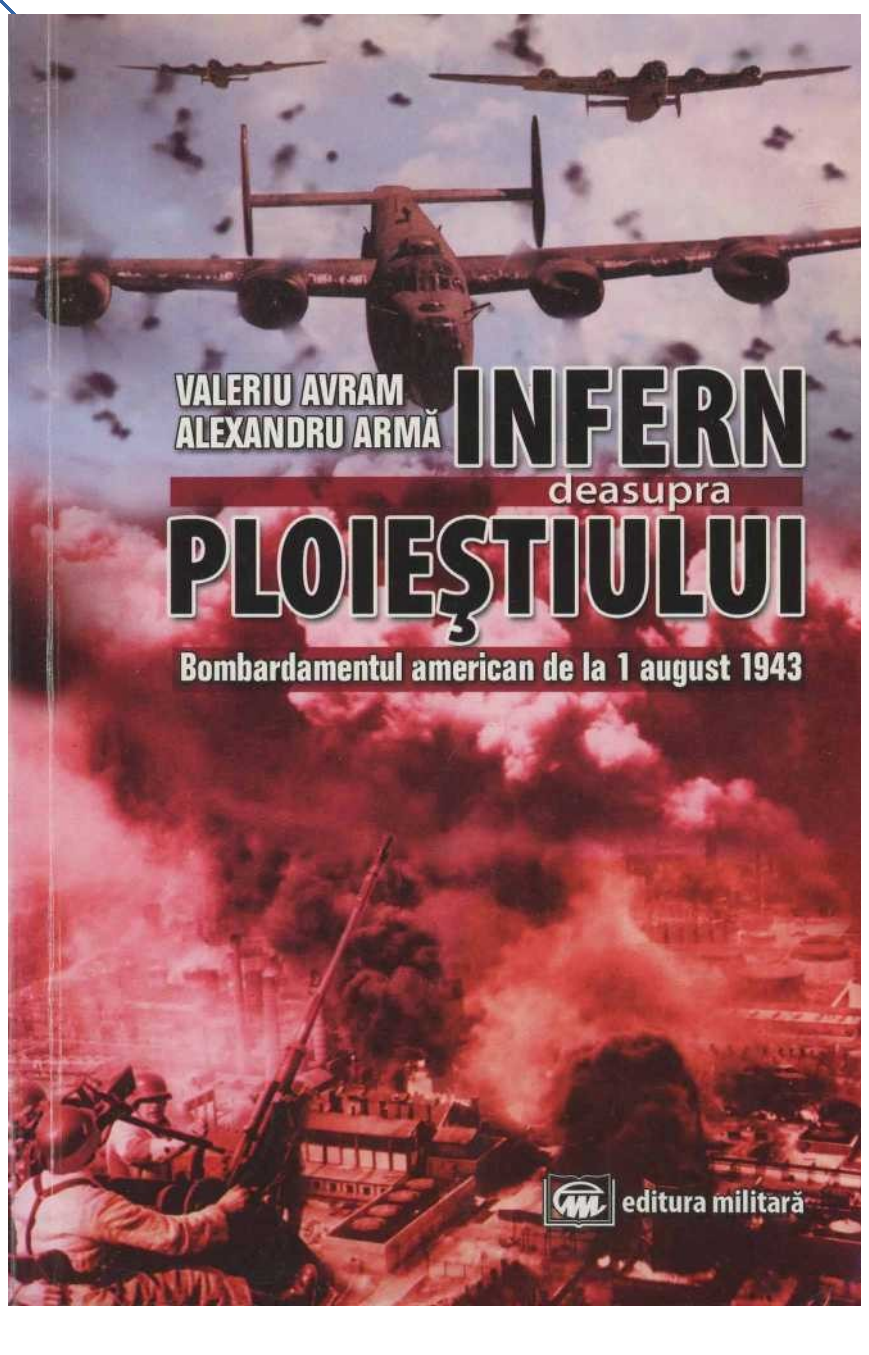




**VALERIU AVRAM
ALEXANDRU ARMĂ**

INFERN deasupra **PLOIEȘTIULUI**

Bombardamentul american de la 1 august 1943



editura militară

Valeriu Avram ♦ Alexandru Armă
INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI



**Valeriu Avram ♦
Alexandru Armă**

**INFERN
DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI**

**Bombardamentul
american
de la 1 august 1943**

EDITURA MILITARĂ
BUCUREȘTI, 2012

*Coperta & redactare: Adrian PANDEA Laponi: Marius
IORGULESCU*

Surse fotografii: *Air Force Historical Research Agency, US National Archives* (via David H. Klaus), *Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”, Arhivele Militare Române, Arhivele Naționale Istorice Centrale, Arhiva Națională <le Filme;* colecțiile particulare ale domnilor David El. Klaus (SEA), Alexandru Ștefanul, Răzvan Bujor, Dan Melinte, Horia Stoica, Alexandru Armă și Valetiu Avram.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
AVRAM, VALERIU

Infern deasupra Ploieștiului: bombardamentul american de la 1 august 1943 / Valeriu Avram, Alexandru Armă. – București : Editura Militară, 2012
ISBN 978-973-32-0906-5

1. Armă, Alexandru

94(498 Ploiești)' ! 1.08.1943"
358.4(73)"01.08.1943"
355.489(73:498)"01.08.1943"



*În memoria academicianului Florin
Conslanliniu*

(1933-2012)

CUPRINS

CUVÂNT ÎNAINTE.....	9
România, între Germania și Aliați. Din culisele bătăliei pentru petrolul românesc.....	13
Aliații și bombardamentele strategice.....	22
Organizarea sistemului de apărare antiaeriană din zona petroliferă Ploiești-Valea Prahovei în perioada 1940-1943.....	28
Incursiunile aviației sovietice asupra zonei petrolifere românești.....	42
12 Iunie 1942. Misiunea „Halpro”	49
Pregătirea misiunii „Tidal Wave”	70
Decolarea spre infern.....	104
Zbor la joasă înălțime.....	1
18	
Atacul.....	127
Intervenția aviației de vânătoare româno-germane	

Reacția artileriei antiaeriene și a celorlalte mijloace de apărare.....	220
Efectele bombardamentului de la 1 august 1943 227	
Bombardamentul de la 1 august 1943 oglindit în comunicatele radio și în presa vremii.....	238
Tratamentul prizonierilor americani.....	250
Un raid aerian controversat.....	273
Măsuri privind întărirea capacității de apărare aeriană a României.....	284
În așteptarea marilor furtuni.....	291
ANEXE.....	305
BIBLIOGRAFIE.....	391
COLITĂ FOTO.....	397

CUVÂNT-ÎNAINTE

Atacul de la 1 august 1943 asupra Ploieștiului, cunoscut drept Operația „Tidal Wave”, este una din misiunile cele mai cunoscute întreprinse de aviația americană în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Despre acest subiect s-au scris numeroase cărți și articole, s-au realizat reportaje și filme documentare, rod al investigațiilor întreprinse de cercetători și publiciști din SUA, Canada sau Europa.

Așa cum era de așteptat, cele mai multe lucrări despre „Tidal Wave” aparțin unor cercetători americani, dar majoritatea lor se limitează la prezentarea evenimentelor exclusiv din perspectiva inițiatorilor și execulanților acestui raid. Dintre lucrările apărute în SUA, amintim în primul rând de cartea reporterilor James Dugan și Carroll Slewarl, *Ploesli, Ihe Greul (imund Air Baltle of 1 August 19-43)* (Random House, New York, 1962). Aceasta carte este, probabil, cea mai cunoscută lucrare despre „Tidal Wave”, fiind tradusă și reeditată. De asemenea, trebuie menționate și lucrările lui Robert Leon Wolf - *Lorc Level Missiou.. The Sloiy of ihe Ploesli Raids* (Doubleday & Co., Inc., Garden City, New York, 1957), John Sweetman - *Ploesli Oii Strike* (New York, Ballantine Books, 1974), Michael Hill - *Black*

Suunday: Ploesli (Schiffer Publishing Ltd., Atglen, P.A.,1993), Duane Schullz - *Iuto ihe Fire. Ploesli, the Mosl Faleful Missiou of World War II* (Westholme Publishing, Yardley, 2007) și Jay A. Stout - *Forlress Ploesli. The Campaign lo Deslroy Hiller's*

Oii (Casemale, Havertown, l'.A, 2003), aceasta clin urmă tradusă și în limba română (Meditații, București, 2010). C) lucrare aparte este cartea lui Roger A. Ereeman - *The Ploesti Raid: Through ihe Lens*, apărută la Londra, care oferă o viziune diferită fală de celelalte: aduce* multe informații noi, este bogat ilustrată și oferă o imagine mult mai complexă a evenimentelor de la 1 august 1943.

În ceea ce privește istoriografia românească, subiectul 1 august 1943 a fost tratat sporadic înainte de 1989, principalele lucrări fiind publicate după acest an. Este de menționat, în primul rând, studiul semnal de Cristian Crăciuno- iu (coord.), Valeriu Avram, Dan Amoniu, Vasile fudor, Ion *Țni ii/ungn* - *Operațiimea „Tidal IVave” (Valul uimirilor). 1 august 1943 - Documente inedite* (Editura Modelism, București 1993), care are meritul de a prezenta pentru prima dată o serie de documente inedite privind acest raid. Cornel Năstase, Dan Melinteși Răzvan Bujor sunt autorii unei ediții bilingve, *Ploesli: Low Leve! Strike*, (Editura Modelism, București, 2007). Din această înșiruire, fără pretenții de exhaustivitate, nu putem omite două lucrări aparținând unor reductabili publiciști, care s-au ocupat de acest subiect și înainte de 1989: Mihai Pelin - *Raidul escadrei trădate* (Editura Elion, București, 2005) și Ioan Grigorescu - *Rine aii venit în infern!* (Editura Nemira, București, 1995).

Ideea care ne-a motivat scrierea acestei cărți a fost aceea de a realiza un studiu istoric unitar, care

să redea bombardamentul de la 1 august 1943 atât din perspectiva atacatorilor cât și din cea a apărătorilor (în principal, aviația de vânătoare și artileria AA române și germane), începând de la modul în care a fost inițiată și planificată misiunea și până la soarta prizonierilor americani în România. Pentru atingerea acestui obiectiv, am folosit atât lucrările

menționate anterior, cât și cercetările proprii apărute în publicații de specialitate, dar am pus în pagină și foarte multe informații inedite, provenite în special din arhivele românești dar și din cele străine. Izvoarele documentare includ jurnale de operații ale unor unități de aviație și artilerie antiaeriană românești, rapoarte ale jandarmeriei, Marelui Stal Major, serviciilor secrete militare române, relatări personale, interogatorii ale prizonierilor aviatori americani etc. Am pus în valoare fonduri documentare necunoscute, legate de tema tratată și care se află în arhiva Statului Major al Forțelor Aeriene. În acest sens, vrem să mulțumim cercetătorului american David H. Klaus, care ne-a pus la dispoziție documentul *U.S. Air Force Historical Study Nr. 103 (Formerly Army Air Force* Reference History; Short Title AAFRH-3): The Ploesti Mission of 1 August 1943* din Arhivele Istorice ale Forțelor Aeriene ale Statelor Unite de la baza Maxwell - Alabama.

Folosirea unor surse atât de diferite ne-a pus uneori în fața unor date contradictorii relative la același eveniment. Acolo unde nu am putut discerne între adevăr și fals, am prezentat toate variantele avansate, fie în lucrări, fie în documentele de arhivă, lăsând cercetarea deschisă.

Tentativa noastră de a asambla într-un studiu unitar majoritatea informațiilor disponibile despre confruntarea de la 1 august 1943 de la Ploiești va fi supusă criticii minuțioase și pertinente a

specialiștilor, dar și unui public avizat și pretențios, cum este cel al istoriei aviației militare. Dincolo de „sentința” lor, pe care o sperăm pozitivă, un lucru este indiscutabil: raidul aviației americane de la 1 august 1943 asupra instalațiilor petroliere românești din Valea Prahovei va rămâne un subiect important, a cărui cercetare nu se va opri aici.

Dincolo de dalele tehnice, de controversele cu privire la anumite decizii, de cifrele care exprimă performanța armamentului utilizat, nu trebuie să îi uităm pe cei care au purtat această bătălie, pe viață și pe moarte: români, americani și germani, aviatori sau artileriști antiaerieni, ofițeri, subofițeri sau simpli soldați. Un gând pios pentru cei morți în această încheștare, indiferent de steagul sub care serveau. De asemenea, să adăugăm un cuvânt de respect pentru autoritățile române civile și militare ale timpului, pentru militarii armatei române, care și-au păstrat onoarea și demnitatea tralându-i pe prizonierii aviatori americani cu multă decență și înțelegere, în conformitate cu legile internaționale privind tratamentul prizonierilor de război.

Elaborarea acestei cărți a fost posibilă și datorită sprijinului generos pe care l-am primit din partea unor specialiști ;ti perioadei. Mulțumirile noastre sunt adresate lui David H. Klaus (SUA), Dan Melinle, Răzvan Bujor, Corneliu Năstase, Șerban-Liviu Pavelescu, Alexandru Șlefanuț, Sorin Turturică, Marius-Adrian Nicoară, Vasile Tudor, Horia Stoica, Eduard Bădescu, Dan Dimăncescu și regretatului Nicholas Dimăncescu (SUA) pentru unele fotografii, documente și informații care ne-au fost puse la dispoziție.

Autorii
O ucu t eșii, 2012

ROMÂNIA, ÎNTRE GERMANIA ȘI ALIAȚI. DIN CULISELE BĂTĂLIEI PENTRU PETROLUL ROMÂNESC

Ploieșliul a dobândii o nouă aură în istoria Europei încă de la 1857, când aici a luat ființă prima rafinărie din lume, care a prelucrat aurul negru într-un produs superior - benzina¹. Orașul a fost de asemenea printre primele din lume care a avut străzile luminate cu lămpi cu petrol lampant. Numeroase companii occidentale au investit masiv în terenurile petrolifere, iar instalațiile de prelucrare s-au construit, în timp, în forma unui cerc uriaș în jurul orașului.

În preajma celui de-al Doilea Război Mondial, România dispunea de cele mai moderne rafinării din Europa, unde se producea întreaga gamă de combustibili necesari armatelor moderne ale timpului. Rafinăriile românești puteau prelucra anual o cantitate de 9 386 500 de tone de petrol brut. Cea mai mare parte din aceste capacități de prelucrare se aflau la Ploiești (cele 14 rafinării din oraș aveau o capacitate loială de 7 475 000 de tone) și Câmpina (1 000 000 de tone), ceea ce arăta că aproape 90% din industria petrolieră era dispusă în regiunea Prahovei^{1-'}.

I Valeriu Avram, *Aspecte privind exploatarea, prelucrarea și comerțul cu petrol în puietul Huzău în „Studii și cercetări de istorie btizoiană”, Buzău, 1973, p. 123.*

-Eugen Preda, *Miza petrolului în vâltoarea războiului*, Editura Militară, București, 1983, p. 34-35.

România, prin poziția sa geografică, dar și prin resursele naturale pe care le avea, a constituit încă de la începutul războiului un obiectiv strategic atât pentru Germania, cât și pentru Aliați.

Astfel, în primăvara anului 1939, Anglia avansa guvernului și regelui Carol al II-lea propunerea ca autoritățile române să consimtă la distrugerea instalațiilor petroliere prahovene în cazul unei invazii germane. În acest scop, ministrul Angliei la București, Sir Reginakl Hoare, i-a sugerat primului ministru Armând Călinescu să analizeze problema distrugerii sondelor prahovene, recomandând în acest sens pe colonelul Colin Gubbins, fostul atașat militar englez în România^{II}. Analizând cu atenție repercusiunile economice negative ale acestei acțiuni, șeful guvernului român avansa ideea unor importante despăgubiri, fără să formuleze însă și propunerea încheierii unui acord expres în acest sens. În același timp, n-a exprimat un refuz categoric pentru o colaborare în această chestiune, întrucât guvernul român avea în vedere întocmirea și aplicarea unor planuri proprii, la momentul potrivit, care constituiau parte integrantă din planurile strategice de apărare a țării².

Garanțiile exprimate de ministrul englez erau considerate de partea română ca insuficiente și nesigure. Ace-

II¹ *Ilwlcm*, p. 97.

-în continuare se va cita: M.St.M.

eași problemă va fi pusă și de Franța, în aprilie 1939, care își trimisese la București, încă din luna martie 1939, un specialist în probleme de distrugerii strategice, inginerul Leon Wenger.

Răspunsul României la propunerile anglo-franceze avea să fie transmis la Londra și la Paris de ministrul de externe Grigore Gafencu, în timpul vizitei efectuate în cele două țări în a doua jumătate a lunii aprilie 1939'.

Independent de propunerile anglo-franceze, România va trece, însă, la scurt timp, la pregătirile necesare pentru distrugerea resurselor de petrol prahovene, în cazul unui atac din partea Germaniei.

La începutul lunii iunie 1939, guvernul român, prin specialiștii săi din cadrul Marelui Stat Major², a trecut la elaborarea planurilor de distrugere a zonelor petrolifere în conformitate cu interesele naționale și potrivit concepției strategice de ansamblu. Planul avea să fie realizat în cel mai strict secret de către Secția a III-a Operații din M.Sl.M., avându-se în vedere și prezența spionajului german în România, care urmărea îndeaproape desfășurarea evenimentelor^{III}.

Reprezentanții Angliei și Franței la București, care au luat la cunoștință de conținutul acestor planuri, s-au arătat, în principiu, mulțumiți. În acest sens, la 12 septembrie 1939, Cabinetul de Război al Marii Britanii avea să adopte un program cuprinzând șase puncte, prin care Anglia, în cooperare cu Franța, își enunța, în esență, decizia cumpărării tuturor cantităților de combustibil

lichid aflate în stoc în România, urmând să semneze și contracte ferme pentru producția următoarelor șase luni. Măsurile adoptate conțineau și un risc, și anume acela că Germania ar fi determinată să invadeze România^{IV}.

De partea cealaltă, conducerea celui de-al Treilea Reich nu a întârziat să reacționeze. Astfel, încă din primăvara anului 1939, înaltul Comandament al armatei germane (OKW-) întocmise prin generalul von Fritsch planul militar de operații împotriva României, prevăzând ca obiectiv prioritar ocuparea regiunilor petrolifere prin desantarea unor importante forțe de comando, concomitent cu distrugerea liniilor de comunicații și izolarea completă a acestor regiuni". Germania considera că, prin dobândirea intactă și exploatarea integrală a petrolului românesc își va putea asigura 40% din necesarul total de carburant. În același timp, spionajul german a dus o luptă susținută pe frontul secret din România, urmărind să pună capăt activității intense întreprinse de Anglia și Franța, care încercau stoparea aprovizionării cu petrol a Germaniei.

Desfășurarea ulterioară a evenimentelor a fost marcată de dominația crescândă a Germaniei la

IV Gheorghe Bttzalu, *Din istoria secretă a celui de-al doilea război mondial*, Ecl. Științifică și Enciclopedică, București, 1988, p. 209.

-Prescurtare de la *Oberkommando der Wehrmacht*, lb. germană.

¹ I loria Brăstoianu, *op. cit.*, p. 93.

nivel continental, ceea ce a condus la izolarea politico-diplomatică a României. Pierderile teritoriale din vara anului 1940 au determinat prăbușirea regimului de autoritate al regelui Carol al 11-lea, abdicarea în favoarea fiului său și instaurarea guvernului condus de Ion Antonescu. Întreaga evoluție politico-militară va impune integrarea țării noastre în sistemul politico-militar al Axei. Poziția de țară aliată iar nu ocupată pe care România a avut-o în cadrul Puterilor Axei, timp de aproape patru ani, până la 23 august 1944, a avut drept consecință implicarea în război alături de Germania; ostilitățile au fost angajate împotriva URSS inițial, pentru ca apoi starea de beligeranță să se extindă și la restul Națiunilor Unite - Marea Britanie (1941) și SUA (1942). '

În contextul integrării României în sistemul Axei și venirea la conducerea statului a generalului Ion Antonescu (6 septembrie 1940), se va solicita conducerii celui de-al Treilea Reich trimiterea unei misiuni militare în țara noastră, în vederea preîntâmpinării unui atac inamic. Această solicitare fusese făcută încă de la 2 iulie 1940 de către regele Carol al II-lea, pentru ca apoi generalul Ion Antonescu să insiste, la 7 septembrie 1940, în cadrul unei întrevederi cu atașatul militar german al Aerului la București, colonelul Alfred Gerstenberg, la îndeplinirea acestui deziderat^V.

În urma discuțiilor dintre generalul Kurt von

V Gheorghe Buzalu, *O istorie a petrolului românesc*, Editura Enciclopedică, București, 1998, p. 331.

-*Ibidem*, p. 332.

Tippel- skirch și Ion Antonescu din luna septembrie 1940 s-a căzut de acord ca perimetrul principal de staționare a trupelor din cadrul Misiunii germane să fie București-Ploiești-Buc- zău- Brașov², incluzând astfel zona petroliferă.

Totodată, reprezentatii Germaniei la București au fost instruiți să prevină pe moment o rupere a relațiilor ro- mâno-britanice, deoarece, conform unui avertisment dat la 14 septembrie 1940 de O KW, în subordinea căruia se afla și Abwehrul (spionajul militar german), *„nu se poate exclude în înt regime un atac (britanic) asupra, câmpurilor petrolifere românești”*. Această concluzie a fost întărită de raportul generalului Kurt von Tippleskirsch, care menționa: *„Câmpurile petrolifere, putem fi siguri, sunt bine protejate împotriva*

18/ MLE 111U A PI IA M, /ILEXA NOR I' A RMĂ
sabotajului, dar împotriva atacurilor aeriene,
apărarea lor este total inadecvată".'

Berlinul a confirmat trimiterea Misiunii Militare Germane la 12 octombrie 1940, concomitent cu sosirea la București a generalilor Erik Hansen (pentru Trupele de Uscat) și Wilhelm Speidel (pentru Aeronautică). Sarcina aparentă a Misiunii Militare Germane - după cum se arăta într-o notă a feldmareșalului Wilhelm Keitel, șeful înaltului Comandament al Armatei germane - era de a contribui la reorganizarea și instruirea armatei române¹². Într-un raport din 17 octombrie 1940, atașatul militar american în România redă convorbirea avută cu colonelul Gerstenberg - atașatul german al Aerului la București -, care preciza că sosirea Misiunii Militare Germane în România avea ca scop, în primul rând, „*protejarea câmpurilor lor petrolifere împotriva, sabotajului și a posibilelor raiduri de bombardament britanice*”-’.

În privința efectivelor și organizării Misiunii Militare Aeriene Germane în România, potrivit programului convenit de către cele două părți și Protocolului din 22 octombrie 1940, afluirea trupelor aeronautice germane în țara noastră s-a încheiat, în principal, la 14 noiembrie 1940. În final, pentru Aeronautică, au sosit din Germania: 189 ofițeri, din care doi generali, 19 ofițeri superiori, 168 de ofițeri inferiori, 648 de subofițeri, 3 832 trupă. Ca tehnică de luptă aceștia aduceau 1 013 autovehicule, 64 de avioane de luptă, 121 de tunuri antiaeriene, 21 de mitraliere antiaeriene și 12 proiectoare¹.

¹ Eugen Preda, *of), dl.*, p. 57.

- Eugen Stănescu, Iulia Slănescu, Gavriil Preda, *Petrul și bombe la Ploiești*, Editura Iniprimex, Ploiești, 1994, p. 27.

'Eugen Preda, *op. cit.*, p. 59.

'Aurel Pentelescu, Marius-Adrian Nicoară, *Aeronautica română în anii celui de-al doilea război mondial (22 iunie 1941-12 mai 1945)*, Editura Editgraph, Buzău, 2011, p. 45.

Prin însumarea efectivelor și materialelor Misiuni Militare ferestre (a Trupelor de Uscat) cu cele ale Misiunii Militare Aeronautice (Aeriane) rezultau, pentru Misiunea Militară Germană în România, forțe deloc neglijabile, formate din: 890 de ofițeri, 3 639 de subofițeri, 17 901 trupă, adică un total de 21 540 de oameni. Forței umane i se adăugau și materialele: 4 855 de autovehicule, 1 705 de motociclete etc. Șeful Misiunii Aeronautice în România a fost desemnat generalul-locotenent^{VI} Wilhelm Speidel, care îl avea ca șef de stat major pe colonelul ing. Bassenge².

Unitățile aeronautice germane aveau misiunea să apere toate obiectivele industriale și strategice ale țării, în special regiunea petroliferă de pe Valea Prahovei împotriva unui eventual atac aerian, precum și instruirea personalului navigant și tehnic al aviației române.

Trecerea României de partea Axei și sosirea trupelor germane în țara noastră au alertat Anglia atât în legătură cu pericolul preluării capitalurilor engleze de către noii aliați, dar și din perspectiva folosirii petrolului românesc pentru scopurile de război ale Reichului. În acest sens, ministrul britanic la București, Reginald Hoare, a propus la Londra „*ruperea relațiilor diplomatice și trecerea, imediată la efectiva, bombardare a. câmpurilor petrolifere*”. Propunerea avea însă să fie respinsă

VI Echivalent cu generalul de divizie din armata română.

-Amel I'entelescu, Marius-Adrian Nicoară, *op. cit.*, p. 45.

¹ Eugen Preda, *op. cit.*, p. 62.

de Cabinetul de Război, întrucât, la aceea dată, Anglia nu dispunea de mijloacele aeriene corespunzătoare'. în perspectiva pătrunderii forțelor britanice în Grecia, în noiembrie 1940, englezii vor lua în considerare ipoteza unor atacuri aeriene asupra câmpurilor petrolifere românești. Astfel, ca urmare a unei scrisori a prim-ministrului Winston Churchill din 27 noiembrie 1940, Sir Charles Portal, șeful Stalului Major al RAF (*Royal Air Force*) a dispus studierea posibilităților de atacare a zonei petrolifere românești, pornind de la bazele din nordul Greciei¹. în acest sens, la 29 decembrie, ambasadorul britanic la Atena a fost instruit să ceară guvernului înec pregătirea unor baze aeriene în nordul țării, astfel încât, la începutul lunii aprilie 1941, britanicii aveau în Grecia aproximativ 80 de avioane.

La 14 ianuarie 1941, la Obersalzberg, generalul Ion Antonescu avea să-l informeze personal pe Hitler despre intenția Marii Britanii de a bombarda regiunile petrolifere românești în cazul în care trupele germane staționate în România vor trece Dunărea, în Bulgaria. Avertismentul fusese transmis confidențial la București de ministrul britanic Reginald Hoare. Germania a luat în serios posibilitatea unor eventuale atacuri aeriene britanice asupra zonei petrolifere românești. Astfel, în ianuarie 1941, printre forțele germane care au tranzitat România s-au găsit și unități de aviație și artilerie antiaeriană, concentrate în Bulgaria ca foițe de interceptare pe direcția unor posibile raiduri pornind de la bazele din Grecia².

Rechemarea Legației britanice din România în prima parte a lunii februarie 1941 a amplificat pericolul unor raiduri aeriene asupra câmpurilor petrolifere românești, prin includerea automată a țării noastre în rândul statelor supuse blocadei engleze și al țințelor probabile luate în calcul de Comitetul Apărării”.

Planurile engleze vor fi însă definitiv compromise chiar de la început, odată cu ocuparea de către Wehrmacht

'John Sweetman, *Ploesli Oii Strike*, New York, Balkinline Books, 1974, p. 43-44.

- Horia Brestoiu, <>/>. cit., p. 367-368.

I biele ni, p. 368.

a Iugoslaviei și Greciei, în primăvara anului 1941. Retragerea trupelor britanice din Grecia va contramanda în ultimul moment ordinul pentru un raid aerian asupra Ploieștiului, despre care s-a considerat, probabil, că nu va avea un rezultat pozitiv^{VII}. Abandonarea Greciei de către britanici a eliminat practic orice posibilitate de atacare a regiunii petrolifere românești, din cauza razei de acțiune relativ reduse a bombardierelor RAI⁷ la acea vreme, orice posibilitate ca Marea Britanie să obțină baze aeriene în Turcia neutră fiind exclusă.

De fapt, la începutul anului 1941, RAI⁷ nu avea posibilitatea reală de a bombarda câmpurile petrolifere românești. Iar o decizie în acest sens a Cabinetului de Război englez nu exista în realitate,

VII *Ibitlem*, p. 369.

- Charles Webster, Noble I-rankland, *The Strategic Air OffeaTwe agamsl Geniiany, 1939-1915*, voi. I, U.K. Military Series, 1961, p. 55.

fiind doar o intoxicare pentru dezinformarea Germaniei. Astfel alertată permanent, Germania își bloca o parte din forțe în această regiune. Mai mult, Comitetul Apărării al Cabinetului britanic a decis încă de la jumătatea lunii ianuarie 1941, la propunerea șefului Statului Major al Aerului, că țelul principal al forțelor de bombardament, în următoarele șase luni, era de a distruge principalele uzine germane de carburant sintetic – în cazul României, un rol important urma să-l aibă sabotajul, întrucât aviația militară britanică nu putea îndeplini singură o astfel de misiune².

Dacă intenția britanicilor de a bombarda zonele petrolifere românești avea să reprezinte doar o diversiune, primele incursiuni de bombardament asupra teritoriului României vor fi efectuate de aviația sovietică începând cu 22 iunie 1941, chiar înainte de declanșarea operațiilor terestre pe frontul din Moldova. Astfel, orașele București,

lași, Constanța și în special Ploiești vor constitui, pornind de la această dată și până în octombrie 1941, țintele primei ofensive de bombardament strategic executat asupra teritoriului României în cursul celui de-al Doilea Război Mondial.

Intrarea SUA în război alături de Marea Britanie și de URSS i-a determinat pe Aliați ca începând din vara anului 1942 și în anii următori, să execute raiduri aeriene asupra teritoriului României în principal prin aviația americană, care avea inițial baze în Africa de Nord și apoi în Italia.

ALIAȚII ȘI BOMBARDAMENTELE STRATEGICE

Încă de la începutul celui de-al Doilea Război Mondial, atât doctrina militară engleză cât și cea americană atribuiau un rol decisiv bombardamentelor strategice repetate, ca factor de distrugere a potențialului inamic și de măcinare a moralului acestuia. Edificatoare a fost opinia formulată la 4 septembrie 1940 de premierul britanic Winslon Churchill, care afirma că „*numai forța aeriană ar putea, câștiga războiul*”.

Supraaprecierea rolului acestor bombardamente avea să conducă la concluzia unor experți militari din Marea Britanie și a SUA că raidurile aeriene la mare distanță ar putea substitui marile operații terestre până când, datorită unui cumul de factori, inamicul s-ar afla în pragul prăbușirii^{VIII}. Această teorie susținea poziția

Marii Britanii, care excludea, în general, până în faza finală a războiului, angajarea trupelor terestre în operații de mare anvergu-

ră, evitând, astfel, repetarea pierderilor suferite în Primul Război Mondial. Doctrina britanică va influența și strategia americană, ai cărei experți considerau, în septembrie 1941, prin Divizia Planurilor Războiului Aerian, că o invazie de mare anvergură nu putea fi efectuată înainte de primăvara anului 1944'. Pornind de la aceste premise, bombardamentele strategice vor căpăta o pondere însemnată în strategia aliată.

Dacă într-o prima fază bombardamentele strategice vizau numai lipsirea inamicului de resursele vitale pentru susținerea războiului, treptat, ele vor fi extinse și asupra marilor centre populate, urmărindu-se nu numai distrugerea unor obiective militare, economice, ci și subminarea moralului populației. Bombardamentele concentrate asupra zonelor industriale și a celor dens populate se vor dovedi calea preferată de utilizare a acestei arme, pe fondul disputelor privind oportunitatea și legitimitatea lor în balanța generală a sortilor conflagrației. Folosirea acestei strategii de către Aliați va însemna și replica la ofensiva aeriană germană asupra Angliei.

La începutul războiului, caracteristicile lactico-telinice ale avioanelor limitau posibilitatea efectuării unor bombardamente strategice. Specialiștii Forțelor Aeriene ale SUA au propus realizarea unor avioane cu mai multe motoare și

autonomie mare de zbor, de cel puțin 10 ore, fără alimentare, pentru bombardamentele strategice, și obținerea unor baze de la care să se poată opera cât mai aproape de zonele vitale. La 24 ianuarie 1938, generalul Frank Andrews, șeful Cartierului General al Forțelor Aeriene ale SUA, într-un memorandum care formula doctrina aeriană americană, considera că: „*Lupta mondială pentru baze aeriene*

¹ Iloria Bresoiu, *ii/), cil.*, p. 481.
strategice și flote aeriene efective se va intensifica odată cu rapida dezvoltare tehnică a avionului”.

În februarie 1941, forțele aeriene americane s-au angajat să coopereze ofensiv cu cele britanice, având ca obiectiv principal distrugerea forțelor armate germane și a resurselor celui de-al Treilea Reich.

La 12 iunie 1942 are loc prima misiune de bombardament a Forțelor Aeriene ale SUA efectuată asupra rafinăriilor de petrol de la Ploiești. Chiar dacă misiunea aviației americane n-a dus la rezultatul scontat, ea a permis noi analize la nivelul comandanților aliați asupra concepției privind organizarea și executarea bombardamentelor strategice. De asemenea, nici atacurile din vara anului 1942 asupra Ruin ului, la Essen și Diisseldorf, n-au avut rezultatele scontate, organizarea apărării antiaeriene provocând mari pierderi în rândul avioanelor aliate. Cu toate acestea, s-a considerat că, de la primul lor bombardament în Europa și până în 1943, acțiunile

aeriene strategice ale SUA au fost experimentale, rezultatele lor, atât de natură tactică cât și tehnică, având o mare valoare și fiind larg utilizate la elaborarea a ceea ce se va numi „Directiva de la Casa- blanca”.

Aceste prime bombardamente au demonstrat Aliatilor că era necesară aprobarea de către forurile militare superioare a unui program concret al operațiilor aeriene strategice pe o perioadă mai lungă. Comandamentul Forțelor Aeriene ale Armatei SUA avea să actualizeze condițiile și prioritățile strategice. De altfel, Aliții ajunseseră la concluzia că potențialul terestru aliat era inferior .Axei și ca atare nu putea fi încă folosit în bătălii decisive. Prioritatea de moment consta în distrugerea prealabilă a potențialului

'Aptul Eugen Preda, *op. cit.*, p. 100.

militar, industrial și general economic al Axei, și în special al Germaniei. Dacă dotarea aviației americane și sporirea efectivelor Forțelor Aeriene erau satisfăcute la timp, specialiștii militari ai SUA considerau că în urma bombardamentelor masive asupra teritoriului german, la mijlocul anului 1944, Reichul nu mai putea rezista unei invazii terestre a Aliatilor. Ținând seama de experiența acumulată, se propunea organizarea și declanșarea unei ofensive aeriene mixte de bombardament strategic, în care aviația americană urma să atace numeroase obiective militare și industriale germane prin bombardamente de zi, în timp ce aviația britanică avea să atace masiv zonele industriale, noaptea, cu

scopul de a distruge moralul populației civile, cu efecte însemnate și asupra producției industriei de război. Totodată, era evidențiată clar complementaritatea aeriană a teatrelor de operații europene și mediteraneane.

În ceea ce privește selectarea obiectivelor, gruparea zonelor și determinarea ordinii în care urmau să fie atacate, comandanții aliați considerau că acestea constituiau cea mai grea și mai delicată sarcină în război, reprezentând elemente definitorii ale strategiei aeriene. Aceasta determina o analiză sistematică și riguroasă a nivelului producției de război a celui de-al Treilea Reich, în care scop s-a apelat pentru prima oară la o nouă formă de cercetare – analiza operațională.

Deciziile luate de Churchill și Roosevelt la Conferința de la Casablanca, din ianuarie 1943, aveau să influențeze întreaga desfășurare ulterioară a războiului, mai ales pentru forțele aeriene. Aici s-a decis declanșarea, începând din vara anului 1943, a unei „Ofensive combinate de bombardament” (*Cmubmed Ilombev Offenswc*, denumită pe scurt CBO) asupra Germaniei și a țărilor aliate, acțiune strategică care urma să aibă un rol determinant în distrugerea treptată a potențialului ele război al Axei. Planul purta denumirea de cod „Operația Pointblank” și avea ca scop să distrugă sistemul militar, industrial și economic german, ca o condiție prealabilă a debarcării trupelor aliate pe continentul european^{IX}.

Tot la Conferința de la Casablanca s-a decis și distrugerea rafinăriilor de petrol de la Ploiești, în condițiile în care zona petroliferă românească asigura prin rafinăriile sale, conform estimărilor americane, „mai mult de jtmă- tale din produsele necesare menținerii forțelor germane în stare operațională”².

Distrugerea zonei petrolifere românești a ocupat un loc important în cadrul discuțiilor purtate de către președintele american și primul-ministrul britanic la Casablanca, acest obiectiv fiind situat de către Stalul Major Aliat (S martie 1943) pe locul trei între misiunile ofensivei aliate de bombardament. în acest context, s-a hotărât concentrarea unor puternice forțe aeriene care să asigure distrugerea totală a zonei petrolifere românești dintr-o singură lovitură. Aliații considerau că, printr-un bombardament aerian reușit asupra Ploieștiului, distrugerile vor fi atât de mari încât Germania nu va mai putea beneficia de petrolul românesc, ceea ce va duce la înfrângerea acesteia și, implicit, la scurtarea războiului.

în vederea efectuării bombardamentelor strategice, Aliații au alcătuit o serie de studii privind importanța militară a obiectivelor industriale românești, sintetizate într- un raport de aproape 200 de file intitulat *Strategic Survey of Romania*, în redactarea căruia un rol important l-au avut serviciile secrete, în special Biroul pentru Servicii Strategice al SUA (*Office of Strategic Services - OSS*). Raportul, care conținea un mare volum de documente privind

condițiile politice, economice și sociale din România în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, cuprindea totodată date referitoare la principalele orașe ale țării, cu indicarea tuturor obiectivelor industriale de importanță militară^X.

Dintre obiectivele vizate, pe primul loc se situa zona Văii Prahovei și a Ploieștiului, întrucât se cunoștea importanța industriei petroliere românești în susținerea efortului de război al Germaniei, care, în ciuda succeselor militare din perioada 1939-1942, avea nevoie în continuare de mari cantități de petrol.

Studiul oferea o serie de date și informații importante: principalele surse și mijloace de procurare a rezervelor de benzină și lubrifiant! ale Germaniei proveneau din România; Ploieștiul reprezenta cea mai mare concentrare productivă dintr-un total de 128 de centre petrolifere, iar distrugerea rafinăriilor românești putea influența situația frontului în Europa; căile ferate din zona Ploieștiului aveau o capacitate de transport de cinci milioane de tone pe an, iar distrugerea acestei zone crea mari greutăți pentru transportul a circa trei milioane de tone pe an destinate altor regiuni din Europa; rafinăriile moderne de la Ploiești aveau o capacitate de prelucrare de circa 9 350 000 tone pe an, iar conductele de petrol asigurau transportul a circa un milion de tone pe an între Ploiești și Giurgiu; producția curentă de petrol brut era estimată la 27% din totalul Axei^{XI}. în

X Hmia Brctoiu, <>[>. cit., p. 483-484.

XI Ibidcm, p. 484-485.

acest sens, analiștii aliați legau declanșarea bombardamentelor strategice de evoluția operațiilor militare hotărâte la Conferința de la Casablanca. Pentru Ploiești începeți numărătoarea inversă.

ORGANIZAREA SISTEMULUI DE APĂRARE ANTIAERIANĂ DIN ZONA PETROLIFERĂ PLOIEȘTI-VALEA PRAHOVEI ÎN PERIOADA 1940-1943

Pentru apărarea zonei petrolifere ale Valea Prahovei de eventualele bombardamente ale Aliaților, Germania, în colaborare cu autoritățile militare române, a reușit realizarea unui complex de măsuri destinate protejării instalațiilor de rafinare a petrolului. Înzestrat cu o apărare antiaeriană redutabilă, Ploieștiul a devenit unul din cele mai bine apărate orașe din Europa împotriva atacurilor aeriene, ceea ce i-a adus și denumirea de *Festung* Ploiești sau „Fortăreața Ploiești”, locul în care aviatorii americani își doreau cel mai puțin să ajungă.

Încă din anul 1940, pentru a preveni posibile atacuri asupra industriei petroliere, Marele Stat Major român a dislocat la Ploiești Divizia 2 Gardă, pentru a asigura paza și apărarea acestei zone de

'Col. (r.) cir. Gavriil Preda, .Ipnmw/ (*mlinerioiiă
rmnânn-^'riiianâ în zona petroliferă a Rouiăniei*, în „7(1 de
ani de la intrarea României în Al Doilea Război Mondial.
Contribuția Portelor Aeriene Române în Campania anului
1941. Doctrină, instruire și înzestrare. Personalități. Acți-
uni militare”, volum editat de Statul Major al Portelor
Aeriene. Școala

interes strategic, Gu toate acestea, într-o notă raport din 12 aprilie 1940 întocmită de Secția 3 Operații din cadrul M.St.M se aprecia că apărarea acestei regiunii, care avea o suprafață de circa 3 500 km², dispunea încă de forțe insuficiente pentru respinge un atac cu trupe desantate sau un atac aerian. La acel moment apărarea aeriană a regiunii petrolifere dispunea de numai șapte baterii de artilerie antiaeriană și o baterie și jumătate de mitraliere antiaeriene de calibru 13,2 mm¹.

Ulterior, în zonă a început constituirea Detașamentului Prahova, cu scopul de a înlocui Divizia 2 Gardă și de a prelua misiunile acesteia. Astfel, la începutul lunii septembrie 1940, paza și apărarea regiunii petrolifere erau asigurate de Divizia 2 Gardă, Detașamentul Prahova, șapte baterii de tunuri AA, șapte companii de jandarmi, o baterie proiectoare, 10 grupe de mitraliere AA de calibru 13,2 mm și peste 132 de mitraliere AA de 8 mm^{XII}.

Evenimentele din vara anului 1940 și venirea la putere a generalului Ion Antonescu (6 septembrie 1940) au urgentat tratativele pentru aducerea unei misiuni militare germane în România. La 29 septembrie 1940, la numai patru zile după ce se înregistrase oficial cererea părții române, Germania a aprobat trimiterea de trupe în țara

XII Arhivele Militare Române (în continuare se va cita A.M.R.), fond 5418, dosar I77(>, I. 1-2.

-Andrea» I Iilgruber, *Hitler, Regele Carol și Mareșalul Antonescu*, Editura Umanitas, București, 1994, p. 135.

■ A M R., fond 1377, dosar 1, f. 251.

noastră. Prezența forțelor germane avea să contribuie la întărirea substanțială a sistemului de apărare a zonei petrolifere, unde au fost dislocate numeroase baterii AA, dar și o divizie de infanterie. Conform ordinelor date de OKW și aprobate de Adolf Hitler, principala misiune a trupelor germane din România era chiar „apărarea zonei petrolifere”².

La 23 ianuarie 1941, Comandamentul Superior al Trupelor Armatei germane din România a notificat Marelui Stat Major român Ordinul nr. 51/1941 pentru intrarea în dispozitiv a forțelor aeriene germane în România, referitor la „*apărarea spațiului aerian – România*” de către Lufhvaffe³.

de aplicație pentru Eorțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2012, p. 433.

La acea dată se subordonau Misiunii Aeriene Germane următoarele: 1) unități proprii de aviație și artilerie AA; 2) forțele aeriene ale Corpului 8 Aerian german; 3) „*toate forțele ce îi vor fi destinate ulterior*”¹. Misiunea Militară Aeriană Germană coopera din punct de vedere tactic, în acest timp, cu: 1) unități de artilerie antiaeriană - AGA (apărarea contra aeronavelor) ale Comandamentului Aero de pe lângă Comandamentul Superior al trupelor Armatei Germane din România - altele decât unitățile de apărare antiaeriană din subordinea Misiunii; 2) Forțele Aeriene Regale Române, în măsura în care nu erau subordonate nemijlocit Misiunii.

În baza ordinului mai sus amintit, s-a constituit Comandamentul Aviației de Vânătoare German din România, comandat de maiorul de aviație Gotthard Handrick-, comandantul Grupului 111 din Flotila 52 Vânătoare {*HI. Gruppe/Jagdgeschwader 52f*} aflat în subordinea directă a șefului Misiunii Aeriene Germane. Acest comandament avea în compunere următoarele forțe aeriene: Grupul III (fără Escadrila 7) din Flotila 52 Vânătoare (Vi.) (II1./JG 52), dislocat pe aerodromul Pipera; Grupul II din Flotila 27 Vt. (II./JG 27), dislocat pe Băneasa; Grupul III din Flotila 27 Vt. (III. /JG 27), dislocat pe Chiulești; Grupul II „Distrugătoare”^{*}, dislocat pe aerodromul din Alexandria; Escadrila 7 din Flotila 52 Vt. (7./JG 52), dislocat pe ae-

¹ *Ihidem.*

- Handrick, care urma să conducă instruirea aviatorilor români, era o figură cunoscută în Germania, după ce câștigase proba de pentatlon modern la Jocurile Olimpice

ARMA

care au avut loc la Berlin în 1936.

¹ Fiecare flotilă germană avea trei grupuri, numerotate cu cifre romane (I, II, III) și nouă escadrile - tăie trei pentru fiecare grup - numerotate cu cifre arabe (de la I la 9).

'Acest grup era dotat cu avioane bimotoare Messerschmitt Bf 109, denumite și „Zerstörer” (*Distrugător*, lb. germană).

rodromul de la Călărași. Potrivit înțelegerilor cu M.St.M. român, Comandamentul Aviației de Vânătoare German subordona și „*unități de aviație de vânătoare române, pe măsură ce acestea urmează instrucția germană*”.

Convenția militară între M.St.M. român și Misiunea Militară Germană, încheiata la 12 februarie 1941, prevedea că „*apărarea totală pe uscat, în aer și pe mare a instalațiilor, conductelor de petrol, cisternelor și trenurilor de petrol revine Marelui Stat Major, care este responsabil și care va fi sprijinit în acest scop de trupe și comandamente germane.*” Același document menționa că generalul Hansen, șeful Misiunii Militare Germane din România era „*însărcinat personal de către Fuhrerul Marii Germanii cu supravegherea acestei apărări totale*” și că între trupele române și germane nu exista decât o subordonare tactică pentru executarea misiunilor primite².

Tot în luna februarie a anului 1941 a fost înființat Comandamentul Militar al Regiunii Petrolifere, comandant fiind numit generalul Vintilă Davidescu. Având postul de comandă la Ploiești, acest comandament dispunea de următoarele unități: a) Brigada 2 Mixtă (comandant, generalul Gheorghe Ionescu-Sinaia), organizată pe trei

regimente de grăniceri, având în total 81 de ofițeri și 2 981 trupă; b) Detașamentul Special de Jandarmi, cu 23 de ofițeri și 962 trupă; c) Comandamentul Apărării Contra Avioanelor (ACA) Ploiești (comandant, colonelul Gerlok), format din: gruparea ACA germană (comandant, locotenent-colonelul von Grapov), având în compunere patru divizioane cu 16 baterii AA calibru 88 mm, șapte baterii AA calibru 20 mm, ■ o baterie AA calibru 37 mm, cu 82 de ofițeri și 2 246 trupă, și din gruparea ACA română (comandant, locotenent-colonelul Gheorghe Turtureanu), având în compunere două

'A.M.R., fond 1377, dosar 1, f. 252.

-Apuci col. (r.) di. Gavriil Preda, *op. cit.*, p. 435.

divizioane cu șapte baterii AA calibru 75 mm, o baterie AA calibru 13 mm, trei baterii de proiectoare, cu 30 de ofițeri și 948 trupă; d) Batalionul de pompieri român cu cinci ofițeri și 141 de trupă; e) Batalionul de pompieri german cu șase ofițeri și 120 trupă; 1) Compania de poliție și ajutor german cu trei ofițeri și 120 trupă; g) Flotila 2 Vânătoare (comandant, locotenent-comandorul Alexandru Tănăsescu), cu 31 de ofițeri, 694 trupă și 44 de avioane^{XIII}.

Prin Ordinul nr. 852 din 7 martie 1941 al Ministerului Aviației și Marinei, referitor la misiunile date de către Misiunea Aero Germană

XIII A.M.R., fond 323, dosar nr. 5, 1. 1-2.

-Col. (r.) dr. Gavriil Preda, *n/). cil.*, p. -136.

· Eugen Preda, (*i/*>. *ut.*, p. 75.

'Col. (r.) (Ir. Gavriil Preda, *o/; cil.*, p. 436.

-Aurel Pentelescu, Marius Adrian Nicoară, *op. cit.*, p.

unităților germane din România, se preciza că toate forțele și mijloacele de apărare antiaeriană din regiunea petroliferă, atât române cât și germane, acționau în subordinea Comandamentului AA de la Ploiești.

în vederea protejării resurselor petroliere ale României, Germania va întreprinde o serie de acțiuni cu caracter militar care vizau apărarea regiunii Ploiești-Valea Prahovei. Prima mișcare în acest sens a fost desemnarea, la 22 aprilie 1941, a generalului-colonelul Wilhelm Speidel, ca șef al Misiunii Aeriene Germane din România. Tot acum au fost create trei zone de apărare: Ploiești, perimetrul de înmagazinate de la Cernavodă și portul de transbordat e Giurgiu. De asemenea, șeful Misiunii Militare pentru Armata de Uscat îi revenea sarcina de a organiza și proteja zona petroliferă din jurul Ploieștiului împotriva raidurilor aeriene, cât și a echipelor de distrugere parașutate noaptea, fiind desemnat pentru acest scop un regiment special”. Prin aceste măsuri, Germania avea în vedere apărarea resurselor de petrol românești în fața pericolului bombardamentelor aliate și al actelor de sabotaj.

La 1 mai 1941, generalul Seifrit a fost numit comandanul Apărării AA la Ploiești. La acea dată Comandamentul Apărării AA de la Ploiești avea în subordine următoarele forțe: Regimentul 229 AA german (dislocat la Băicoi-Câmpina), Regimentul 22 AA german, Regimentul 180 AA german, Regimentul de pompieri moto „Sachsen” și gruparea ACA română de sub comanda locotenent-colonelului Gheorghe Turlureanu¹.

Misiunea Militară Germană și-a modificat efectivele și dispunerea forțelor pe teritoriul românesc conform necesităților războiului, dar și celor privind interesele stricte ale Germaniei în zona Balcanilor, fără a mai notifica autorităților militare române în drept acest fapt. Astfel, la sfârșitul anului 1941, pe teritoriul României se aflau numeroase baterii de artilerie antiaeriană, după cum urmează: 28 de baterii grele de 88 mm, 36 de baterii de 37 mm, șapte baterii de proiectoare și 75 de baloane de protecție².

În prima jumătate a lunii septembrie 1942, șeful Misiunii Aeriene Get manea din România, generalul Wilhelm Speidel, a fost înlocuit cu atașatul aeronautic al Legației Germaniei la București, generalul-maior Alfred Gerstenberg. Rocada a coincis și cu declanșarea unui proces de întărire progresivă a aviației de vânătoare germane din România, până la sfârșitul anului sosind în țara noastră un număr important de soldați din Luftwaffe.

După atacul aerian executat de aviația americană în noaptea de 12 iunie 1942, care a constituit un prim avertisment, autoritățile militare româno-germane au trecut la întărirea sistemului de apărare a zonei petrolifere Ploiești-Prahova. Guvernul României avea să solicite cu insistență Germaniei organizarea apărării zonei petrolifere, proble-

ma fiind ridicată de către mareșalul Antonescu ministrului de externe al Germaniei, Ribbenrop, la 23 septembrie 1942, în cursul convorbirilor de la Cartierul General al lui Hitler de la Vinnita. Rezultatele acestui demers, ca și cele din convorbirile Hiller-Antonescu din ianuarie 1943, precum și discuțiile în repetate rânduri cu reprezentanții diplomatici și militari germani la București au dus la suplimentarea apărării antiaeriene a regiunii Ploiești—Prahova, în acest sens, la 17 iunie 1943, a fost încheiat un protocol între Cari Clodius, reprezentantul economic al Reich-ului la București, și Mihai Antonescu, vicepreședinte al Consiliului de Miniștri și ministru al afacerilor străine, care prevedea, conform planului Comandamentului aviației germane din România, o nouă creștere, cu 8,9 miliarde lei, a cheltuielilor destinate apărării antiaeriene, acoperirea sumei urmând a se face, ca și în cazurile anterioare, în proporție de câte 42%, de România și Germania, și de 16%, de Italia^{XIV}.

Pe plan militar, întărirea apărării antiaeriene a zonei petrolifere a rezultat din înfăptuirea unui complex de măsuri destinate să consolideze comandamentul și să completeze dispozitivul artileriei antiaeriene, aviației de vânătoare, precum

XIV Eugen Preda, *op. rit.*, p. 133.

- Comandor dr. Ipa Roșu. *Iliniibanlamentele la 1 august 1913: victorie sau înfrângere*, în „Societate și Armată în secolul XX”. Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr. 1, București, l.d., p. 141.

'Aurel I'entelescu, Marius Adrian Nicoară, *u/z cit.*, 138.

- Maior Aurel David, Șerban I'avelescu, *Organizarea apărării anii-*

și sistemul de pândă și alarmare².

Trebuie precizat că, sistemul apărării antiaeriene a zonei Ploiești—Prahova fusese astfel conceput încât includea două mari componente: *apărarea îndepărtată* – prin acțiunea aviației de vânătoare pentru atacarea și destrămarea formațiunilor de bombardament – și *apărarea apropiată* – prin acțiunea mijloacelor de artilerie AA dispuse circular

față de obiectivele de apărare din zonă. În consecință, în cursul lunilor iunie și iulie 1943, comandamentul german, în acord cu Marele Stal Major român, a trecut în mod concret la întărirea dispozitivului de apărare apropiată antiaeriană a zonelor petrolifere, cu precădere a orașului Ploiești.

Măsurile luate au vizat patru direcții principale de acțiune. Prima și cea mai importantă direcție de acțiune a fost completarea dispozitivului de apărare antiaeriană realizat anterior cu mijloace de artilerie AA și dispozitive de lip radar Freya și Wurzburg, cât și diversificarea dispunerii acestor mijloace, cu scopul de a realiza surprinderea inamicului și cu foc antiaerian eficace la toate înălțimile sub 10 000 m. (kt urmare, în zona Câmpina-Ploiești-Brazi au fost dislocate încă 20 de baterii de artilerie AA românești cu lunuri de 20 mm (Gustloff), 37 mm (Rheinmetall), 88 mm și 105 mm (Krupp)¹.

În același timp, la Ploiești a fost dislocată Divizia 5 AA germană, comandată de colonelul Julius Kuderna (avansat, la 1 septembrie 1943, la gradul de general-maior) și care avea punctul de

comandă în pădurea Misleanca. Această divizie avea în compunere Regimentele 180 și 202 AA cu un total de 42 baterii, din care: cinci baterii de calibre între 20 și 37 mm, 32 de baterii de calibru 88 mm și alte cinci baterii, de calibre între 105 și 128 mm. fiecare regiment avea în compunerea sa câte un divizion de proiectoare, compus din patru baterii, și câte o stație de radiolocație de tip breva. Bateriile germane au fost amplasate la Ploiești, Băicoi, Moreni și Câmpina în dispozitive concentrice. Piese de artilerie AA au fost amplasate și pe platforme de cale ferată, pe două trenuri, în gările Bucla și Crângul lui Bot².

întreaga artilerie antiaeriană din zonă, precum și escadrilele de vânătoare se subordonau comandantului Diviziei 5 AA germane, colonelul Kuderna, realizându-se astfel „*un sistem unic de apărare antiaeriană*”.

în subordinea operativă a Diviziei 5 AA germane intra și Brigada 5 AA română - cu Regimentele 7 și 9 AA - care făcea parte din compunerea Corpului 5 Teritorial Ploiești, de sub comanda colonelului Ion Rudeanu (urmat de generalul de brigadă Gheorghe Pârvulescu). Mijloacele de apărare antiaeriană române dispuneau de 40 de baterii antiaeriene grupate astfel: 24 de baterii (din care patru baterii de proiectoare și un divizion de baloane captive) se aflau în dotarea Regimentului 7 AA la Chițorani și 16 baterii (din care două de proiectoare) deserveau Regimentul 9 AA la Urleta. Regimentul 7 AA participa împreună cu Regimentul 180 AA german la apărarea antiaeriană a orașului Ploiești, divizioanele sale fiind

dispuse concentric, pe două linii de apărare, la Târgșor, Dârvari, Negoiești, Păulești, Crângul lui Bot și Valea Călugărească. Regimentul 9 AA apăra, în cooperare cu Regimentul 202 AA german, centrele sensibile Câmpina, Băicoi, Țintea și Moreni. Acesta era format din Divizioanele 36 și 38 Mixte și Divizionul 35 Proiectoare, bateriile sale fiind dispuse astfel: la Câmpina - patru baterii calibru 88 mm, două baterii de 20 mm și două baterii de proiectoare; la Ploiești - două baterii de 20 mm; la Băicoi-Țintea - două baterii de 88 mm și două baterii de 20 mm; la Moreni - o baterie de 20 mm-.

aeriene în zona petroliferă Valea Prahovei în perioada 1912-19 I I, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr. I, București, I. cl., p. 147.

'Antei Penlelescu, Matins Adrian Nicoară. op. cit., p. 139.

- Maior Aurel David, Șerban Pavelescu, op. cit., p. 147.

Apărarea antiaeriană a zonei petrolifere Ploiești-Câmpina dispunea în total de 82 de baterii (40 românești și 42 germane), din care 14 baterii de proiectoare (șase române și opt germane), plus câteva sute de mitraliere antiaeriene dispuse în partea superioară a clădirilor înalte, în apropierea podurilor, pe castelele de apă, în clopotnițele bisericilor și pe vagoanele de cale ferată.

Eficacitatea dispozitivului de apărare antiaeriană de la Ploiești avea să se dovedească în timpul bombardamentului de la 1 august 1943, când 20 din cele 36 de bombardiere au pierdut de

americani (după documentele militare românești) au fost doborâte de bateriile AA românești și germane. Aceste rezultate aveau să-l determine pe mareșalul An- lonescu să afirme după atac că „*artileria antiaeriană a literal foarte bine*”, aducând totodată mulțumiri publice celor care s-au distins^{xv}.

Pe lângă unitățile de artilerie antiaeriană, importanța zonei petrolifere a obligat comandamentele militare române și germane să ia măsuri pentru a întări și aviația de vânătoare. Pentru aceasta, încă din primăvara anului 1943, s-a stabilit, de comun acord, ca aviația de vânătoare germană să aibă în zonă trei escadrile de vânătoare de zi, dotate cu avioane Messerschmitt Bf-109, iar forțele aeriene române, cinci escadrile de vânătoare amplasate pe aerodromurile din Mizil, București, Târgșor și Constanța. Acestora li se adăugau încă două escadrile de vânătoare de noapte germane și una românească, ce se afla în curs de înființare pe aerodromul de la Zilișiea—Buzău, toate dotate cu avioane bimotoare de tip Messerschmitt Bf-11 (-)'. Pentru coordonarea aviației de vânătoare, s-au stabilit nouă zone

inp '(aniaisixa ^G utp) apqiuodsip isoj ni? aiiBopq
ap p. 'afnnso.iay ^ piuoṭziAiQ utp ṭuniioi irumpiti
ap ainapj .iop.i -ni.ioja aiĪB.iS *{'P6I ISUSUB I i'|
'Baisaai? anim n;) 'aipaiojd ap auEop?q ap hriuq
inun Biuaistṭxauṭ na Dipiud qEaiipa aa Baaa '-p-m
irS ppyi aṭpii ₣₣ iq apqiuodsip aiiBopiq gj 'KPGI
³Hⁿ! 16 ^El apqṭuodsip auBop?q ap ^ laiuBmanp lipi
-ipqiuodsipui iq pupanp 'a.nnop uip ĩn|np?.i.iaiBiu B
a.iB.aa.id n.uns Ezniia mp ijpuia.iS asiiaoiunu
puiSydap 'ann.iado pi -suaaB nimaap B 'SAIKIIP
auBopiq ap yc annop ui B3AB a.iB.a 'UBIUO.I
ayBiso.iay ṭ; piuoṭzṭAiQ '.mSis pom ui sn.nsip B.ia
anuBin piuoiAB 'Aṭzojdx a|a ap sui.id I?3AB a.iBa
'jos iq ap a.tB.ioauB ap pqqEa na IBUIIU IIBS
auBop?q aisaan na imam -uoa uq -aiBasEiu auiq y
B n.nuad 'i.iou ui a.nuṭ ps iṢ .lop.iou BZBq pSuṭn?
ps Baisaai? va pj I?SB UI '(UI 00^ msad) nuiĭ|pui
ap.iapp iq 'uaSo.iptq na anodinii aAṭidna aui?op?q
ap ra.nq -insui isoj B BAoqB.tj-nSaiopj lauoz B
auai.iaBiiuB u.ip.ipdB inpimaisis Ba.iBpqosuoa ui
aunṭiaB ap aṭiaa.iṭp unop y

auai.iaBiiuB

iai.iapj.iB B aiBiiaBaya ap lauoz B.IBJB UI azauoijaB
ps Binqa.n a.iBoiptiBA ap BIIBIAB 'auai.iaB ajdn]
ao[UB3AB a.iBa ui apauoz pupiiAa 'i.naiu ap pop ₣
qns 'mzpA UOIAB ad niiunu BSB.II ps Binqa.n
BUBLIOBUUB Bi.tapi.iB paBp 'pjisy inaiui ap ppp ₣
aisad ap uun|pui B| IBUIIU ,iBp 'auai.iaBiiuB
iai.iapi.iB B aun -i.aBaqa ap BUOZ UI aaiiUBiu
apaiiBOiAB B3B)B naind a.iumpu -BA ap BIIBIAB pa
UBapaAa.td suas isaaB ui anqa aṭṭirzodsiq ai.ioj
ap n.ioSaiBa pnop apa a.nui n.ip.iadooa
Ba.iBuoijaaj -iad n.nuad iṢ aiBoiptiBA ap pṭisiAB
ap? apa na yy puqn -iB .iop.im.iop n.ip.nuaauoa
Ba.iapaA ui i.inspui iBiq B a.iaj -qo.nad lauoz B
auai.iaBiiuB ii.ip.iBdB pnuaiuupuBiur)

a.iEui.iiqB n.nuad
uiq (io;; B| 'nqna.ua asndsip 'BXO.IJ a.iBiaa.iaa ap
auoz pnou aip? iSi 'S.inqz.iny\ auB.ao[oipB.i ap
apnsis ui.id asnpuaa mua apunyaB apun
'ii^a.manq-nSaiopj BUOZ n.nuad aunṭiaB ap

i'iviw miam'x-ni' 'WWAV n IUTI VA /
«£

din lipsă de hidrogen an fost ridicate în dispozitivul de apărare numai 24 dintre ele¹.

Trebuie precizat faptul că și germanii, la început, au avut în dotare baloane captive, care intrau în dotarea Divizionului 102 german. În octombrie 1942, divizionul german a predat aceste baloane captive Divizionului 3 Baloane de protecție român, laolaltă cu întreaga dotare adiacentă. Trecerea baloanelor în custodia unității române de aerostație, precum și insuficienta instruire a soldaților noștri asupra întreținerii materialului de protecție, a înlăturării defectelor și urmărilor accidentelor ce ar H putut surveni au dus la deteriorarea materialului din dotare².

A treia direcție importantă în care s-a acționat pentru sporirea forței combative a dispozitivului de apărare antiaeriană în zona Ploiești—Prahova a fost camuflarea obiectivelor folosindu-se ceața artificială, crearea de obiective false și vopsirea tip mozaic a obiectivelor existente. Totuși, ceața artificială a reprezentat principalul mijloc de camuflaj, fiind produsă de cele 1 000 de generatoare de tip *Nebellopj* dispersate pe raza orașului Ploiești. Postul de comandă al unității de camuflaj prin ceață se afla la Strejnic și se subordona Brigăzii 5 AA. Cu toate acestea, la data producerii atacului aerian american de la 1 august 1943, sistemul de mascare cu ceața artificială s-a dovedit a fi total inefficient din cauză că declanșarea sistemului de generatoare *Nebellopfs-n* făcut cu mult după începerea atacului, reușindu-se crearea unei perdele de ceață de slabă intensitate, insuficientă în mascarea obiectivelor.

Acestea aveau să se dovedească mult mai eficiente în 1944, când, de cele mai multe ori, sistemul de generatoare a putut intra în funcțiune cu mult timp înainte ca bombardierele americane să ajungă

' Aurel I'enldescu. Marius Adrian Nicoară, <>>. < îl., p. 140. -A.M.R., lond 1376. dosar 6, t. 533.

40 / VALERIL' AVRAM, ALEXANDRU ARMA deasupra obiectivelor, realizând o perdea groasă de nori la mică înălțime deasupra orașului.

În zona Berceni-Corlățești a fost construit un Ploiești fals la scara 1/1, cu străzi, bazine, rezervoare, relele de iluminat, care, mascate superficial, aveau menirea să ducă în eroare aviația inamică. Orașul trucat a fost deconspirat după primele bombardamente americane din aprilie 1944^{XVI}.

A patra direcție de acțiune pentru întărirea sistemului de apărare antiaeriană a obiectivelor din zona Ploiești-Prahova viza perfecționarea sistemului de pândă- și alarmare aferent. În organizarea acestui sistem s-a lăsat seama de faptul că, dată fiind situația militar-strategică a momentului, dar și precedentul raid aerian american din iunie 1942, o posibilitate reală de atac aerian asupra zonei petrolifere exista doar din direcția sud¹. Astfel autoritățile germane au pus la punct un minuțios sistem de alarmare, cu posturi de observare vizuală și stații de radiolocație, instalate pe aliniamentul general litoralul marilor Munții Balcani. Acest cordon exterior era dublat de un al doilea aliniament, pe Dunăre (între Cernavodă și Turnu Severin), pe Olt (de la Corabia la Brașov) și în continuare pe aliniamentul Adjud-Galați, fiind dotat cu aparate de radioemisie capabile să fie recepționate simultan de

XVI General-maior Vasile Berheciu, *Sistemul de apărare antiaeriană în zona strategică Valea Prahovei în anii 1913-1911*, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, m. I. București, l.d., p. 134.

toți cei interesați¹. În organizarea sistemului de pândă și alarmare de pe teritoriul românesc existau însă goluri în sectoarele

'Aurel I'entelescu, Marius Adrian Nicoară, e/z *cil.*, p. MO.

-Serviciul de pândă aeriană avea obligația de a supraveghea cerul și de a semnaliza zborurile avioanelor din sectorul fiecărui post. A dispărut în anii '50, după ce a apărut radiolocația.

¹ Maior Aurel David, Șerban I'avelescu, »/». *cil.*, p. 140.

Orșova-Corabia, Câmpulung-Pitești și Roșiorii de Vede- Zimnicea, dat fiind faptul că posturile de pândă și alarmare vizuală au fost așezate în funcție de vechile transmisiuni județene^{XVII}, neacoperind astfel întreaga zonă.

Pentru delectarea la mare înălțime a avioanelor inamice, erau folosite aparate de descoperire îndepărtată de tip breva și nemijlocită - de tragere - de lip Wiirzburg, care aveau raza de acțiune de până la 75 de km. Precizia tirului lunurilor antiaeriene din zona Ploiești-Prahova depindea astfel de elementele obținute cu radarul tip Wiirzburg. Ca urmare a bombardamentului aerian american din 12 iunie 1942, autoritățile militare româno-germane au luat măsuri de întărire a rețelei de radiolocalie din regiunea petroliferă, astfel încât, până la 1 august 1943, existau în zona un număr de 16 aparate de lip Wiirzburg-’.

Referitor la sistemul de pândă și alarmare în bombardamentul de la 1 august 1943, autoritățile militare române și germane au apreciat că acesta a funcționat bine, atât în Peninsula Balcanică, cât și pe teritoriul României, transmițând informații utile la timp, astfel încât situația aeriană a fost cunoscută perfect, în orice moment’. Cu toate acestea, slaba eficiență a sistemelor de radiolocație împotriva aviației inamice care evolua la înălțimi de sub 1 000 de metri s-a dovedit o slăbiciune a sistemului de pândă și alarmare, Se adăuga și faptul că posturile de pândă nu au

XVII A.M.R., toiul 1376. dosar 6, 1. 434-444.

- Maior .Aurel David, Șcrban l’avelescu, *op. cit.*, p. 146.

’A.M.R., fond 1367, dosar 6, f. 473.

indicat altitudinea la care zbura formația inamică, lucru relevat de însuși mareșalul Antonescu, care arăta, la 3 august 1943, că dacă sistemul de pândă și alarmare ar fi funcțional bine, s-ar fi evitat ca aviația de vânătoare să primească ordin de a urca la altitudinea de 5 000 de metri, ratând astfel inter-

cepția primului val de bombardiere înuiauie ca acestea să ajungă la obiectiv^{XVIII}.

Prin preluarea comenzii operative a întregului sistem de apărare antiaeriană a zonei petrolifere de la Ploiești de către Divizia 5 AA (*Flak-DiviĀon*) germană, la comanda căreia se afla colonelul Jtilitis Rudenia, se realiza astfel unul din dezideratele Comandamentului german și anume de a trece în subordinea sa toate mijloacele de combatere a inamicului din zona petroliferă. Mai mult, în concepția Comandamentului Aeronauticii Germane din România, a colonelului Kuderna și a statului său major, acestui eșalon urma să i se subordoneze din punct de vedere tactic întreaga apărare antiaeriană și teritoriului României. Cu toate acestea, în urma convorbirilor avute la 5 iulie 1943 cu generalul Gerstenberg, mareșalul Ion Antonescu va declina intențiile germane, hotărând ca numai unitățile românești din dispozitivul de apărare al zonei petrolifere și aviația de vânătoare să se subordoneze Comandamentului german; Kuderna avea să îndeplinească funcția de inspector tehnic al unităților antiaeriene germane de la

XVIII Maior Aurel David, Șerban Pavelescu, *n[/>. ui.*, p. 146.

- *Ihidun*, p. 147.

Ploiești, Constanța, Cernavodă și Giurgiu, fiind considerat numai consilier tehnic pentru unitățile române din zonele susmenționate².

INCURSIUNILE AVIAȚIEI SOVIETICE ASUPRA ZONEI PETROLIFERE ROMÂNEȘTI

Aviația sovietică a executat primele atacuri aeriene asupra zonei petrolifere românești imediat după declanșarea războiului din răsărit, la 22 iunie 1941. Astfel, odată

cu începerea Operației „Barbarossa” sovieticii au lansat un val de riposte aeriene asupra unor localități și obiective importante de pe teritoriul României. Bombardierele inamice au încercat să distrugă comunicațiile strategice, rafinăriile de petrol, podurile de peste Dunăre și portul Constanța, fiind vizate în mod deosebit trei regiuni ale României: Carpații de Curbură, Valea Prahovei și Dobrogea^{XIX}. Fără rezultate deosebite, totuși, aceste atacuri aeriene asupra României vor produce și unele evenimente cu implicații în desfășurarea ulterioară a războiului.

Primul atac mai important care viza industria petrolieră de pe Valea Prahovei s-a petrecut în dimineața zilei de 11 iulie 1941, când o formație

XIX l'cnlru mai multe detalii vezi: Viorcl Gheorghe, *Duel />e cerul României*, în „Dosarele Istoriei”, nr. 7(59)/2001, p. 35-41.

- Valeriu Avram, *Istoria aviației militare române. 1910-2010*, Kd. Scrib, București, 2010, p. 298.

de avioane de bombardament de tip D.B.3 a lansat bombe asupra rafinăriei de la Brazi, iară să producă pagube materiale².

Un prim succes al atacatorilor s-a produs în după-amia- za zilei de 13 iulie 1941, când, la ora 18,10, șase bombardiere sovietice au ajuns la Ploiești, atacând rafinăriile „Astra Română”, „Lumina” și „Orion”, aflate în partea de sud a orașului. Asupra rafinăriei „Astra Română” au căzut patru bombe care au aprins un rezervor de benzină, au distrus o locomotivă și au avariat instalația de distilare a țițeiului. La rafinăria „Lumina” au căzut numai trei bombe, care au provocat pagube minore. Cea mai afectată a fost „Orion”, unde au fost lansate 15 bombe care au distrus parcul mare de rezervoare, instalația principală de țiței, instalația de ulei și rampa de încărcare. În parcul de rezervoare au fost distruse sau avariate grav 16 rezervoare în care erau depozitate circa 19 vagoane de produse petroliere. Incen-

dini a fost stins abia a doua zi, la ora 19,12. S-au înregistrat cinci morii (doi soldați români, doi soldați germani și un lucrător), șapte răniți grav și opt răniți ușor^{XX}. Atacul, care a durat mai puțin de 30 de minute și a produs pierderi evaluate inițial la peste 200 de milioane de lei, a generat o mare îngrijorare în rândul autorităților române, dar în special a celor germane, care își vedeau puse în pericol interesele în domeniul petrolier, atât timp cât aerodromurile sovietice din Crimeea nu erau anihilate.

Zona petroliferă din jurul Ploieștiului a fost survolată, din nou, în noaptea de 15/16 iulie 1941 de o formație de 14 bombardiere sovietice. Reacția energetică a artileriei antiaeriene le-a alungat spre Câmpina și spre București.² În timpul raidului, agenții Siguranței l-au arestat pe Simion Mereuță, comunist, din comuna Berceni, întrucât, *„în timpul bombardamentului aerian ce a avut loc în jurul Ploieștiului, în gara Teleajen, în apropierea proprietății respectivului s-a semnalizat cu mai multe lumini roșii. S-a procedat la descinderea, domiciliară și i s-a găsit un aparat foto și un balonaș roșu pentru semnalizări. A fost înaintat Curții Marțiale din Ploiești”,* se arăta în Raportul

XX' *Ibidem*, Fonti I.G.J., dosar 96/1941, 1. 45.

-Acesta este unul din momentele decisive ale campaniei din Est a armatei germane. Unii istorici acuză această nehotărâre a lui Hitler ca fiind o abandonare în fapt a planului „Barbarossa”.

² Apuci Adrian Pandea, Ehlime Ardeleanu, *Românii în Crimeea. 1911-1911*, Editura Militară, București, 1995, p. 14.

nr. 10/20 iulie 1941 al comandantului Legiunii de Jandarmi Ploiești înaintat Inspectoratului General al Jandarmeriei' - București¹.

Tot în aceeași noapte a fost prins și aviatorul rus Ser- ghei Ivanovici Nikolaevici, având gradul de locotenent. în Raportul nr. 24/26 iulie 1941 al Inspectoratului de Jandarmi Constanța trimis la I.G.J.-București, se preciza că:

„Numitul, în noaptea de 15/16 iulie 1941, orele 24,00, a plecat de pe aerodromul Seillar cu un a.vion de bombardament ce se afla în sectorul orașului Simferopol, împreună cu un alt avion, primind misiunea să bombardeze Ploieștiul. În drum, au fost prinși de furtună și avionul său a pierdut direcția, s-a dat peste cap, pilotul fiind aruncat afară și s-a. salvat cu parașuta, iar avionul s-a prăbușit în flăcări. Locul unde a căzut nu-l poate preciza, întrucât a pornit pe jos, cu direcția est, să. ajungă în. Rusia. A fost prins în județul Ialomița.”

Rafinăriile de la Ploiești an fost bombardate, din nou, la 18 iulie 1941, rezultatele fiind mediocre, în urma reacției violente a artileriei antiaeriene românești. Atacurile aviației sovietice au continuat și în luna următoare, alte două raiduri îndreptate împotriva obiectivelor de pe Valea Pra- hovei având loc în nopțile de 13/14 și 18/19 august 1941.

Chiar dacă nu au provocat pagube importante, incursiunile aviației sovietice asupra Ploieștiului au provocat îngrijorare la Berlin. Reacțiile nu au întârziat să apară și, încă de la 12 august 1941, într-un supliment la Directiva nr. 34 din 30 iulie

1941, Hitler cerea conducerii armatei germane ocuparea Peninsulei Crimeea². Acesta avea să-și sintetizeze noile intenții prin ordinul dat la 21 august 1941: *„Cel mai important obiectiv care trebuie îndeplinit înainte de venirea, iernii nu este capturarea Moscovei ci cucerirea Crimeii și a regiunii industriale și miniere a. Donețului, precum și întreruperea aprovizionării rușilor cu petrol din Caucaz”* | Când, la 23 august 1941, generalul Heinz Guderian s-a dus la „Wolfsschanze”

(Cartierul general al lui Hitler, aflat la Rastenburg, în Prusia Orientală), într-o ultimă tentativă de a-l determina pe Eihrer să ordone reluarea înaintării trupelor blindate spre Moscova, Hitler, pe lângă argumentele de ordin economic („grânarul” ucrainean, regiunea industrială a Donelului), a subliniat că, mai presus de orice, Crimeea trebuia cucerită pentru a elimina acest *„portavion sovietic susceptibil de a ataca puțurile petrolifere din România”*.

Protejarea câmpurilor petrolifere românești a jucat astfel un rol important în luarea deciziei lui Hitler de a schimba efortul ofensiv al armatei germane dinspre Moscova spre Crimeea și sudul Ucrainei. Fiihrerul i-a transmis lui Ion Antonescu intenția de a cuceri Crimeea încă de la 14 august 1941, printr-o scrisoare prin care își exprima suficient de limpede aceste obiective: *„Primul țel în spațiul operativ de la nord de Marea Neagră îl văd în împiedicarea inamicului de a constitui un nou front defensiv organizat pe Nipru, cucerind peninsula Crimeea care formează pentru adversar baza sa aeriană în atacurile terenului petrolifer*

român, iar pentru iun pe aceea a continuării urmării.”² Pentru realizarea acestui obiectiv, Hitler a solicitat totodată angajarea unităților rapide române (Corpul de Cavalerie, Corpul de Munte și Brigada Blindată) în acțiunile de la est de Nipru.

Necesitatea cuceririi Peninsulei Crimeea, pentru a proteja astfel câmpurile petrolifere românești a fost subliniată și de feldmareșalul (atunci, general) Erich von Manstein, comandantul Armatei 11 germane, a cărei misiune era cucerirea ei. În memoriile sale, *Victorii pierdute*, von Manstein, nota: „Unul din motivele pentru care înaltul Comandament dorea să. cucerească. Crimeea. era acela, că spera să obțină prin aceasta o îmbunătățire a. atitudinii Turciei. Un alt molii', mai pre-

¹ Adrian I'andca, Efilimic Ardeleanu, <>[>. cit., p. 15.
-Aptul *Ibidcm*, p. 18.

*sânt. decât primul, era anihilarea marilor baze aeriene inamice din Crimeea, care reprezentau o amenințare directă asupra câmpurilor petrolifere din România, uita le pentru armata germană.”.*¹

După cucerirea completă a Crimeii și căderea Sevasto- polului în iulie 1942, aviația sovietică nu va mai constitui un pericol real pentru petrolul românesc. În total, în perioada 9 iulie—18 august 1941, aviația Armatei Roșii a executat asupra Ploieștiului 10 raiduri, la care au participat 53 de avioane de tip D.B.3². Incursiunile avioanelor rusești pe cerul României vor continua și în anii 1942-1944, însă fără rezultate deosebite, fiind utilizate doar bombardierele din Flota Mării Negre.

Intrarea Statelor Unite în război va determina revizuirea planurilor de lovire a instalațiilor de prelucrare a petrolului românesc, niciodată abandonate cu adevărat de către britanici. Decizia bombardării resurselor de petrol românești nu era întâmplătoare, ea survenind ca un răspuns al SUA la atacul japonez de la Pearl Harbor și la declarațiile de război ale Germaniei și aliaților ei din Axă. Încă din septembrie 1941, Divizia Planurilor Războiului Aerian a armatei americane aproba liniile de acțiune în caz de război și, în vederea „*ruperii structurii industriale p economice a Germaniei*”, stabilea principalele obiective, printre acestea figurând și industria petrolieră².

În octombrie 1941, atașatul militar american la București recomanda, printr-o telegramă trimisă la Washington, efectuarea unui raid aerian asupra

'Apuci Viorcl Gheorghe, *op. cit.*, p. 39.

-G.I. Vancev, *Cernomorți n Velikoi Otecesvennoi voine*, Moskva, 1978, p. 20-22, *apud* Alexandru Duiu, Florin Constantinii!, *Un episod mai puțin cunoscut al celui de-al doilea război mondial*, în „Revista de Istorie”, tom. 42. nr. 7/1989, p. 725.

¹ Eugen Preda, *op. cit.*, p. 101.

de la Constanța. Tot în aceeași direcție avea să insiste și comandantul aviației britanice în Orientului Mijlociu de la Cairo, mareșalul Aerului Arthur Tedder, care propunea președintelui american ca, în urma eșecului germanilor de a captura petrolul din Caucaz, să se aprobe atacarea regiunii petrolifere Ploiești cu avioane de lip B-24 *Liberator*. În acel moment, acest lip de bombardier avea cea mai mare rază de acțiune. Mareșalul britanic al Aerului insista asupra acestui aspect, întrucât reprezenta „o legătură vitală în tabloul strategic de ansamblu”^{XXI}.

La acea dată însă, Statele Unite nu se aflau încă în stare de război cu România. La 12 decembrie 1941, în contextul creat de atacul japonez de la Pearl Harbor, pentru activarea prevederilor Pactului Tripartit, la care țara noastră aderase, sub presiunile conjugate ale miniștrilor Germaniei și Italiei la București, guvernul român a declarat război SUA, fără ca guvernul american să răspundă oficial declarației de război a României. Cu toate acestea, la 22 decembrie 1941, la prima conferință de la Washington dintre Roosevelt și Churchill, în care s-a aprobat strategia americano-britanică, premierul britanic recomanda SUA - întrucât pentru 1942 nu se prevedeau operații terestre aliate pe continentul european - trimiterea de avioane militare în Egipt și Libia, insistând să se accepte proiectul atacării câmpurilor petrolifere românești de către bombardierele grele americane. Președintele american s-a arătat interesat de

^{XXI} *tindem*.

~ Horia Brestoiu, *u/*>. cit., p 440- 44 1.

propunerea britanică și, în ianuarie 1942, la Washington, experții militari americani au început să studieze posibilitatea executării unui asemenea atac².

Problema bombardării resurselor de petrol românești a fost studiată atent atât de americani, cât și de britanici.

La 16 aprilie 1942, comandanților armatei britanice le-a fost transmis un document semnal de colonelul Oliver Stanley, membru al guvernului, care evalua drept „singura acțiune” posibilă de a reduce drastic aprovizionarea cu petrol a Germaniei bombardarea celor șase rafinării de la Ploiești, având drept rezultat întreruperea producției pe trei luni. Colonelul Stanley era convins că bombardierele B-24 *Liberator*, pe care americanii intenționau să le angajeze în număr limitat într-o misiune de bombardament, nu erau suficiente, întrucât *„MM va fi posibil să se dezvolte, fie ziua, fie noaptea, o forță de atac care să ofere o perspectivă pentru gradul de pagube cerul”*.

Punctul de vecie e al colonelului Stanley nu era împărtășit de toți membrii guvernului britanic, care considerau mai importantă atragerea forțelor americane într-o zonă de interes exclusiv britanic, chiar cu prețul unui bombardament cu efecte limitate. Acest argument se integra concepției lui Churchill de a-i determina pe americani să deplaseze forțe masive în estul Mediteranei pentru capturarea întregii coaste nord-africane, apoi pentru invazia în Italia și, în cele din urmă pentru înfăptuirea „variantei balcanice” privind deschiderea celui de-al doilea front în Europa.

12 IUNIE 1942. MISIUNEA „HALPRO”

Decizia SUA de a iniția un raid aerian asupra Ploieștii a fost luată nu atât pentru argumente strategice, militare, ci mai degrabă politice și propagandistice. Pentru bombardarea Ploieștii au fost desemnate bombardierele cu patru motoare *Consolidated B-24 Liberator*, destinate inițial

² Eugen Preda, *op. cit.*, p. 104.

pentru a ataca orașul Tokio; misiunea „Halverson I'rojecl 63"" (prescurtat „Halpro”), sub conducerea colonelului Harry A. Halverson, fusese inițial concepută ca o misiune de bombardament asupra Japoniei. „Detașamentul Halverson” a fost „deturnat” de la acest obiectiv, ca urmare a pierderii bazelor din China, de unde urma să fie efectuat atacul. Astfel, cele 23 de B-24 D *Liberator*, plecate în mai 1942 din SUA de la Fort Myers, au trecut peste Marea Caraibilor, America de Sud, Oceanul Atlantic și, ajungând în Africa, au aterizat în Sudan, la Khartoum. Schimbarea misiunii s-a datorat evoluției situației pe frontul din Pacific, dar și insistențelor Marii Britanii de a ataca, cât mai curând posibil, resursele de petrol românești.

Ca urmare a insistențelor aliaților britanici, generalul George C. Marshall a obținut aprobarea președintelui Roosevelt ca „Detașamentul Halpro” să îndeplinească o altă misiune, iar în aceste condiții Comitetul Mixt al Șefilor de Stat-Major al SUA (*Joint Chiefs of Staff*) a hotărât - ceea ce britanicii ceruseră mai de mult - bombat dai ea Ploieștiului, considerat de Winston Churchill drept „*rădăcina pivo- lanlă a puterii germane*”.

Un rol important în luarea deciziei l-au avut și Harry L. Hopkins, cel mai apropiat consilier al președintelui Roosevelt, care a insistat pentru atacarea imediată a Ploieștiului, și colonelul Bonner E. Fellers, atașatul militar american de la Cairo, care declara că: „*rafinăriile de la Ploiești constituie de departe obiectivul cel mai important, de fapt un obiectiv strategic al războiului, șt că*

acestea se aflau acum în raza, de acțiune a bombardierelor grele americane”-.

‘„Proiectul Halverson nr. 63”, Ib. engleză.

-Miliai Pelin, *Raidul escadrei trădate*, Editura Elion, București, 2005, p. 27.

Deși raza mare de acțiune și puterea de distrugere a bombardierelor B-24 D *Liberator* făcea posibilă lovirea rafinăriilor de petrol de la Ploiești, au existat însă și unele obiecții de ordin tehnic cum ar fi: distanța mare, încărcătura de bombe redusă, dar și numărul mic de aparate (din cele 23 de aparate ale „Detașamentului Halpro”, mai erau operaționale la acea dată numai 13), care indicau o eficacitate redusă a unui atac asupra Ploieștiului^{XXII}.

Ofensivii germano-italiană din Africa de Nord condusă de feldmareșalul Erwin Rommel, amenința pierderea bazelor aliate din Egipt și, în aceste condiții, sub presiunea înaintării forțelor Axei s-a decis executarea raidului, avioanele B-24 D *Liberator* fiind aduse pe aerodromul Fayid, în golful Suez. Gata sau nu, bombardierele americane trebuia să bombardeze rafinăriile de la Ploiești în ziua de 12 iunie 1942.

Pentru ca raidul să fie executat, SUA au decis să declare război României. La 12 decembrie 1941, țara noastră declarase război SUA, dar președintele Roosevelt a afirmat atunci că „*Statele Unite nu vor acorda atenție acestei declarații*”². La (5 iunie 1942, cu numai o săptămână înainte de

XXII Alexandru Duțu, Florin Constantini!, *Un episod mai puțin cunoscut al celui de-al doilea război mondial*, în „*Revista de Istorie*”, toni. 42, nr. 7/1989, p. 723.

- *tindem*.

declanșarea raidului, la cererea Uniunii Sovietice și pentru a „legaliza” atacul proiectat, guvernul Statelor Unite a notificat oficial conlrrarăspunsul său, declarând starea de război cu România.

Raidul constituia o premieră, întrucât era prima misiune de bombardament a aviației americane în Europa și totodată primul atac aerian aliat de amploare asupra teritoriului României. Era însă o premieră și pentru echipajele americane care nu mai executaseră un raid de o asemenea anvergură, dar și pentru noul tip de bombardier greu *Consolidated B-24 Liberator*, care nu mai fusese utilizat până atunci într-o misiune de o asemenea amploare.

Echipajele au început imediat pregătirile pentru executarea misiunii de luptă. Sublocotenentul Harokl A. Wicklund, navigator și bombardier pe avionul botezat *Hel- Isapoppin* (nr. 41-11601), pilotat de locotenentul Edward A. Cave, își amintește: „*Am executat în principal misiuni de bombardament de antrenament asupra unei linte uiari, trasată pe nisip în deșert. Lansam bombe de 225 de kilograme - prima, dală când am făcut așa ceva*”.

În timp ce echipajele executau zboruri de antrenament pentru a-și perfecționa tehnica de bombardament, a fost luată decizia atacării Ploieștiului. Chiar dacă formația de avioane care trebuia să participe la misiune nu era alcătuită dintr-un număr mare de avioane, americanii sperau că va fi îndeajuns de eficientă pentru a reduce producția de petrol și produse rafinate petroliere destinate germanilor și mai ales blindatelor

feldmareșalului Erwin Rommel. În plus, succesul misiunii ar fi demonstrat raza lungă de acțiune a celui mai nou bombardier strategic american, silind Germania și pe aliații săi să aloce mai multe resurse pentru apărarea antiaeriană, ceea ce însemna un efort economic și financiar mai mare pentru țările din Axă. De asemenea, un atac aerian de succes asupra unui obiectiv situat la o asemenea distanță ar fi contribuit la sporirea moralului în SUA; de asemenea, acesta ar fi fost primul atac aerian american împotriva Europei continentale.

Aviatorii americani au aflat despre misiune abia în ziua de 10 iunie 1942, când au fost anunțați că 13 echipaje vor executa un raid asupra Ploieștiului. În acel moment,

¹ Jay A. Stout, *Eorlăreața Ploiești. Campania pentru* <hstru"erea petrolu-hti hă IHtler, Editura Meditații, București, 2010, p. 31.

pe aerodromul Fayid se aflau 18 aparate B-24, dintre care numai 14 erau considerate apte pentru misiune. Restul erau încă în reparație după zborul epuizant din SUA^{XXIII}.

În ziua de joi, 11 iunie 1942, colonelul George F. McGuire, ofițer de stat-major, a dat aviatorilor care urmau să plece în misiune explicații

XXIII James W. Walker, *The Liberandos: A World War 11 hislmy of lthe 376th Romb Groul> (H) and its founding unils, 376lh Heavy Bombardment Group Veterans Association, Inc., 1994, p. 34.*

'Jay A. Slout, *op. cil.*, p. 32.

-tindem, p. 33.

Abidem.

suplimentare despre desfășurarea acesteia. Bombardierele B-24 *Liberator* urmau să zboare individual către țintă, întrucât echipajele nu fuseseră antrenate pentru zbor de noapte în formație. Potrivit planului, se pleca din Egipt, se ocolea Turcia, se traversa Marea Neagră, se ajungea deasupra României și se continua zborul până la Ploiești. Dacă totul se desfășura fără probleme, formația comandată de colonelul Halver-son avea să ajungă la obiectiv la răsăritul soarelui. După lansarea bombelor, avioanele aveau să pună cap-compas spre sud-est, ocolind Turcia și pătrunzând în Irak; urmau să aterizeze pe aerodromul britanic de la Habbaniya, în apropiere de Bagdad. S-a discutat despre un plan alternativ, care implica aterizarea pe un aerodrom rusesc de la Tbilisi, în Georgia, însă autoritățile sovietice nu dăduseră aprobarea oficială. Se avea în vedere și aterizarea în Siria.

Instruirea făcută de colonelul McGuire, la care au participat și reprezentanții RAF, preciza, așa cum s-a arătat, că ruta trebuia să ocolească Turcia, țară neutră. S-a procedat așa în scopul liniștirii britanicilor, care se pronunțaseră față de aliații americani împotriva traversării spațiului aerian al țărilor nebeligerante. Deși neutră în mod oficial, Turcia era mai apropiată de puterile Axei în acel moment și nu se puteau anticipa reacțiile guvernului turc față de survo-larea de către bombardierele americane a teritoriului lor. Locotenentul Edward Cave, care urma să participe la raid la manșa bombardierului

Bine Goo.se (nr. 41-l 1597), nota: „După primul briejing, colonelul Halversoii ne-a adunat pe toți în altă .sală, după ce plecaseră englezii. Avea o hartă cu o linie roșie care trecea direct peste Turcia. Navigatorii știau despre ruta aceea, totuși el ne-a anunțat și pe noi că nu vom pierde limpid cu ocolirea Turciei, ci vom zbura peste ea”.

„Detașamentul Halpro” plecase de aproximativ douăzeci de zile din SUA, de la Fort Myers, când primul dintre cele 13 bombardiere B-24 D *Liberator* operaționale, încărcat cu bombe și combustibil, a decolat în seara zilei de 11 iunie 1942, la ora 22,30, de pe aerodromul școlii de pilotaj a RAF de la Fayid, din Egipt. Unul după altul, celelalte avioane B-24 și-au luat zborul îndreptându-se spre România, pentru a declanșa primul raid american asupra Ploieștiului. Nu au lipsit însă incidentele: imediat după decolare, bombardierul *Blue Goose* al locotenentului Edward Cave a suferit un incendiu la bord, după ce motorul nr. 2 a luat foc. Pilotul a acționat repede; a stins incendiul, a repus motorul în funcțiune și și-a continuat zborul².

După ce bombardierele au traversat Medilerana, comandantul formației a luat decizia survolării la 9 000 m altitudine a vestului Turciei. Din cauza altitudinii mari la care zburau, nu au fost întâlnite avioane de vânătoare sau vreo reacție din partea artileriei antiaerene turce. Aviatorii americani au suferit însă din cauza frigului și a lipsei oxigenului la mare altitudine, care aveau să reprezinte principalii inamici ai echipajelor aliate cat e au zburat deasupra Europei până la sfârșitul

războiului. ”

„Detașamentul Halpro” a urmat apoi direcția: golful Antalia-esl Istanbul, survolând Marea Neagră, ajungând în zori deasupra Dobrogei, de unde formația a schimbat capul compas spre vest. Unul din bombardierele americane, afectat de înghețarea conductelor de combustibil, și-a scurtat misiunea și a lansat bombe asupra portului Constanța. Restul avioanelor și-au continuat drumul spre Ploiești'.

În timpul zborului, din cauza interdicției folosirii echipamentelor radio, avioanele americane s-au pierdut unul de altul, dispersându-se și urmând traiectorii diferite; unele B-24, au urmat cursul Dunării, până deasupra Olteniței, de unde apoi au virat spre nord, iar altele s-au strecurat spre Ploiești prin zona Carpaților de Curbură². Cu toate acestea, în dimineața zilei de 12 iunie 1942, zece bombardiere inamice ajungeau în zona Ploieștiului, celelalte urmând să ajungă și ele, individual, mai mult sau mai puțin aproape de obiectiv'.

Delectarea obiectivului a fost dificilă din cauza plafonului de nori, iar majoritatea echipajelor au aruncat bombe mai mult la întâmplare. Locotenentul Edward Cave și-a coborât aparatul printre nori, pentru ca navigatorul Harold Wicklund să poată lansa încărcătura de bombe. *„Ar fi fost inutil, să aruncăm bombe prin norii aceia, așa că am coborât de la 7 300 de metri la 2 500 metri”*, povestea acesta. Neliniștea de la bordul bombardierului *Blue Goose* a crescut în acele momente, deoarece motorul nr. 2 a luat din nou

foc. Pilotul a declanșat rapid extingtorul, a stins incendiul, punând elicea în drapel. „*Eram destul de agitați*

¹ *ibidem.*

- Miluit Pelin, *ap. cil.*, p. 27-28.

'*Prunul mul american în România* în revista „Top Gun”, Nr. Mașter, iunie 1998, p. G3.

- nota acesta -, când Wick m-a făcut să-ntorc și să mai trecem odată peste țintă. - găsisese altceva, care arăta mai bine. începusem să fu tulburat și i-am reamintit că tocmai pierdusem un motor și dacă nu arunca bombele, atunci aveam eu să le lansez pe toate în salvă. Am mai trecut totuși o dată peste țintă și am lansat bombele. Cred că am fost singurii care am atins măcar rafinăriile^{XXIV}. Bombele lansate au căzut în altă parte și nicio rafinărie n-a fost lovită.

Mișcarea haotică a bombardierelor americane ajunse deasupra teritoriului României a fost consemnată de Jurnalul de Operații al Comandamentului Apărării .Antiaeriene a Teritoriului. Conform Fișei informative privind atacul aerian american din ziua de 12 iunie 1942, avioanele B-24 au intrat în spațiul aerian al Dobrogei, la ora 03,44, pentru ca, o oră mai târziu, trei dintre ele să fie semnalate deasupra Ploieștiului².

Odată cu pătrunderea bombardierelor americane în spațiul aerian românesc, s-a dat alarma. Artileria antiaeriană română a intrat în

XXIV Valeriu Avram, *Primul bombardament aerian american asupra României. Operațiunea „Halpro” m revisia* ..Top (tun”, nr. 5/2001, p. 25.

¹ Dan Antoniu. Georgc Cicoș, *Vânătorul 1AR-80. Istoria ionii eroii iieciiiiiosciil*. Editura Modclism, București, 2000, p. 106-107.

- Valeriu .Avram, *Primul bombardament aerian american, asupra României. Operațiunea „Halpro”*, p. 25.

¹Alexandru Dulu, Florin Constantini!, <ip. cil.. p. 727.

■Jay A. Siotii, <>[>. cit., p. 33.

¹Alexandru Duțu, Florin Consianliniu, o/>. cit., p. 724.

acțiune în centrele sensibile, și anume la Constanța, Sulina, Tulcea, Cernavodă, Fetești, Buzău, Florești și București. Aviația de vânătoare româ- no-germană a intervenit în zonele Constanța-București- Ploiești-Mizil pentru interceptarea bombardierelor inamice”.

La alarmă, au decolat și piloții români din Grupul <3 Vânătoare, aHați pe aerodromul Târgșor de lângă Ploiești. „*La ora 04,00 dimineata - consemnează Registrul Istoric al Flotilei 2 Vânătoare - în jurul Ploieștiului ACA-ul trage cu mare intensitate. Pe deasupra Târgșorului trece un avion inamic*

'Jay A. Stout, <>/>. cit., p. 34.

² Alexandru Dulii, Florin Consianiinhi,»/;. cit., p. 725-72(i.

de bombardament. Piloții ajlați în alarmă decolează numai în cămășile de noapte (...)”. De la Escadrila 41 Vânătoare a decolat patrula compusă din locotenentul aviator Gheorghe Posteuca și adjutanții aviatori Teodor Zăbavă, Aurel Vlădăreanu și Vasile Pascu. Avioanele românești au trecut prin barajul AA, pornind în urmărirea bombardierelor americane care au fost semnalate în întreaga zonă. Un bombardier inamic a fost ajuns din urmă de adjutantul av. Vasile Pascu, dar în același timp a intervenit și un aparat de vânătoare german. „*Piloții trăgând rafale de mitralieră, avionul (inamic - n.n.) a fost probabil doborât...*”, s-a consemnat în Registrul Istoric al Flotilei 2 Vânătoare. De la Escadrila 42 Vânătoare a decolat sublocotenentul av. Iuliu Anca, dar nu a

întâlnit niciun bombardier inamic.¹

La Ploiești, artileria antiaeriană a intrat în acțiune și, deși focul a fost intens, niciun avion inamic n-a fost lovit. Avioanele americane au lansat șase bombe explozive, distrugând trei case și provocând trei morți și trei răniți. Șase bombe au căzut la Berceni, lângă Fabrica de hârtie „Teleajenul” – fără să se înregistreze pagube sau victime – și alte șase bombe la Teișani, în regiunea Vălenii de Munte, unde a fost distrusă o casă, iar o femeie a fost rănită².

Prezența bombardierelor americane a fost semnalată de Serviciul de pândă a teritoriului, deasupra mai multor localități, asupra unora dintre ele fiind lansate bombe. Conform Fișei informative privind atacul aerian american asupra României din 12 iunie 1942, în afară de Ploiești au mai căzut bombe în următoarele localități: Constanța – 1 1 bombe, fără victime și pagube; Țândărei, Medgidia, Dragalina – 5 bombe, Colibași – 1 bombă, Bolinlin Deal – 1 bombă, Vărăști (Ilfov) – 6 bombe, Ciofliceni (Snagov) – 5 bombe. La Buzău au căzut cinci bombe pe calea ferată Monteoru, fiind distrus un canton și înregistrându-se cinci răniți. în comuna Pogoanele (Buzău), au căzut mai multe bombe, iar exploziile acestora au avariat o clădire, au distrus o baracă germană, ucigând un om^{XXV}. Bombele lansate de echipajele americane la întâmplare asupra unor localități întâlnite în zborul

XXV *tindem*, p. 727.

¹ *ibidem*.

-A.N.I.C., Fond I.G.J., dosar 115/1942, voi. I, f.32.

¹ Mihai Pelin, <>/>. *cit.*, p. 28.

lor erau, probabil, efectul dezorientării aviatorilor americani. Cele mai multe dintre echipaje au raportat un plafon de nori care le-a silit să-și lanseze bombele bizuindu-se exclusiv pe aprecierile personale. Altele au indicat că puteau zări solul și că era suficientă lumină pentru ;i utiliza vizoarele optice, dar bombardierii au fost derutați de modificările peisajului cauzate de revărsările Dunării².

Confuzia din aer s-a transmis și la sol, unde autoritățile militare românești nu au putut identifica obiectivul vizat de avioanele inamice cu patru motoare, pe care autorii Fișei informative le-au identificat greșit ca fiind avioane englezești de tipul *Halifax*'.

Fișa informativă asupra atacului din ziua de 12 iunie 1942 concluziona că: *„Atacul de avioane inamice dezlănțuit deasupra teritoriului țării din dimineața zilei de 12 iunie 1942 s-a întins pe un spațiu foarte mare, având o amploare necunoscută-până în prezent”*. Era însă greu de stabilit care a fost scopul misiunii, deoarece bombele au fost aruncate cu Lotul la întâmplare, pe o suprafață mare, ceea ce i-a făcut pe autorii Fișei informative săi conchidă că scopul principal al raidului a fost *„o recunoaștere pentru a putea pune în acțiune întreaga apărare a teritoriului țării”*.

Interesant, este faptul că atacul american a coincis și cu survolarea teritoriului național de către avioane sovietice care au lansat parașutiști. În Nota telefonică nr. 383/1942 a Legiunii de Jandarmi Ismail adresată conducerii Inspectoratului General al Jandarmeriei se preciza că: *„În*

dimineata zilei de 12 iunie 1942, avioane sovietice, venind dinspre Nistru, au trecut deasupra județului Cahul, mergând spre județul Covurlui. La Frumușica au făcut câteva, viraje, dar nu au apucat să bombardeze, întrucât de la Galați au venit două avioane românești de vânătoare și, la vederea lor, avioanele inamice au lual-o spre Cahul, fiind urmărite de aparatele noastre. Bănuim că acestea au lansat parașutiști”^{XXVI}. Există însă semne de întrebare în ceea ce privește capacitatea aviației sovietice de a putea ataca din aer în interiorul spațiului românesc, cu atât mai mult cu cât Sevastopolul, singurul loc de unde se puteau lansa în acel moment avioane asupra României, era pe punctul să cadă și nu dispunea de aviație strategică, ci numai de avioane de vânătoare și asalt tactice¹. Credem că sovieticii au folosit bombardierele Flotei Mării Negre care puteau ajunge deasupra teritoriului nostru.

Către au fost pierderile suferite de atacatori? Americanii au raportat că inamicul a opus puțină rezistență și că echipajele care au ajuns deasupra României au întâlnit un foc sporadic din partea artileriei antiaeriene și atacuri izolate din partea aviației de vânătoare. Cu toate acestea, cel puțin două avioane americane au fost lovite și doi membri ai echipajelor au fost răniți¹.

Fișa informativă asupra atacului aerian din ziua de 12 iunie 1942 precizează că, în urma intervenției aviației de vânătoare române și germane, au fost doborâte două bombardiere inamice – unul de către sublocotenentul av.^{XXVII} german Peltz, în zona Brăila, și altul de către adjutantul av. Vasile Pascu, în zona Urziceni-Viziru^{XXVIII}.

Dacă victoria sa a fost reală, aviația de vânătoare română, prin adjutantul av. Vasile Pascu din Grupul 8 Vânătoare, a obținut în ziua de 12 iunie 1942 primul succes înregistrat împotriva unui avion american. Iată relatarea pilotului: „...Am fost anunțat de la comanda escadrilei că, în ziua de 12 iunie 1942, am intrat de serviciu în. alarmă împreună cu alți trei camarazi. Am tras avionul (1AR-80 - n.n.) la linia de demarcație pentru alarmă, echipat cu tot necesarul. Piloții erau încartiruiți la Ploiești, transportul celor care erau în alarmă, se făcea, cu marina salvării, care ne lua. pe toți din oraș cu o oră înainte de răsăritul soarelui și ne ducea la aerodrom (aflat la Târgșor - n.n.). În seara zilei de 11 iunie, n-am mers în oraș, ci spre seară am plecat spre avion, unde aveam șezlongul. Ani dormit până la ora 3,00 dimineața, când am pornit motorul ca să se încălzească. La scurt timp, am observat că reflectoarele artileriei antiaeriene au început să măture cerul la 4 000 m. Nu mult după aceea, am auzit un zgomot la o

XXVII Echivalentul gradului de *Len/wiiU* din Lultwailc.

XXVIII Alexandru Dulii, Florin Constantinii!, op. cit., p. 1'11.

înălțime nu prea mare. Acest zgomot de motoare era nejustificat pentru că. era ora. 3,45 dimineața. Zgomotul se amplifică și se apropia de verticala aerodromului". Deodată, din nori din nori a apărut un avion cu patru motoare care venea din direcția Ploiești-Târgoviște. „Am sărit în aparat - notează adjutantul Pascu - și, fără niciun ordin, am decolat după avionul cu patru motoare, [despre] care mi-am dat seama că este un aparat inamic. În graba în care am decolat, nu mi-am

hăt casca radio și nici parașuta. Mi-am fixat doar centurile de aparat. Ani fost observat de avionul inamic și am atacat. Avionul inamic a început să facă tangaje, când la stânga, când la dreapta și echipajul a deschis focul cu lunurile din coadă, cu proiectilele reglabile care îmi explodau în față. Am ajuns în zona Ploieștiului și bateriile AA au deschis un foc intens, fiind stânjenii în urmărirea inamicului. Acesta și-a aruncat bombele la întâmplare, lovind o sifonărie - după cum aveam să aflu ulterior". După lansarea bombelor, avionul inamic a intrat în nori. Pilotul român nu a renunțat și a pornit în urmărirea lui: „întrucât fuseserăm insluiți că. punctul de intrare în. țară sunt gurile Dunării, am pornit pe sub nori spre Brăila-Galați. Zburam la 3 900 m și, înainte de Urziceni, printr-o spărtură a norilor, la o distanță de circa 100 m în fața mea, a apărut avionul. Instantaneu am declanșat mitralierele și tunurile de bord. I-am lovit motorul interior stâng, care a luat foc. Întrucât eram foarte aproape de el și spărgându-i-se

rezervoarele de ulei, acesta s-a răspândit în aer, acoperindu-mi parbrizul, micșorându-mi astfel vizibilitatea. Am observat cum bombardierul se îndepărta, în flăcări, în zona Vi-ziru, fiind nevoit să cobor, întrucât motorul meu începuse să dea rateuri. Nu voiam să aterizez, întrucât acest lucru presupunea, să nu deschid trenul de aterizare și o aterizare pe burtă putea să-mi fie fatală. Am intervenit și am început să acționez pompele de amorsaj benzină. În circuit și turajul a revenit aproape la normal. Am luat din nou înălțime, deoarece pierdusem 2 000 m. Am ajuns la Buzău, am observat că dinspre Zilișlea venea un alt avion cu patru motoare, ceea ce însemna, că acțiunea inamică se desfășura într-un cadru mult mai larg. Am atacat într-o poziție prielnică pe dedesubt, dar muniția mi s-a terminat. În zbor spre Brăila, am văzut cum primul bombardier pe care-l atacasem era împrăștiat pe o suprafață mare în zona. Vizirii și ardea. Am trecut de câteva ori pe deasupra lui și am aterizat apoi la Mizil, unde se afla.

Escadrila 60 Vt. După ce mi-am alimentat avionul cu beii ziuă și s-a făcut plinul cu muniții, am decolat din nou și m-am îndreptat spre Târgșor. Am făcut un tur deasupra aerodromului, dând din aripi, semnul victoriei... ^{XXIX}

XXIX Valcriu Avram, *Ramul bombardament aerian american asupra României. Operațiunea „Halpm”*, p. 25.

-A.N.I.C., bond 1.(;.), dosar 1 15/1942. voi. I, I. 57.

Tbiilem, 1. 33.

'James \V. Walker, *op. cit.*, p. 39.

-' James Dugan, Carroll Stewart, *Ploesti. The (ireal Urmmd-Air Rattle of 1 August 1013*, New York, 1962, p. 14.

Doborârea celor două avioane americane a fost consemnată și în documentele militare românești, lată ce se specifica înir-unul dintre acestea: *„Statul Major al Aerului. Secția a II-a. Nr 1107 din 16 iunie 19-12. Către Inspectoratul General al Jandarmeriei, domnului colonel C. Tobescu. Am onoarea a trimite o schiță în zona unde declară sublocotenentul Pellz că a. căzut avionul atacat de el, din acelea, care au -violat teritoriul țării în ziua de 12 iunie 1942. Văi rugăm ca prin organele d-voastră să. dați ordin să se exploreze această zonă pentru a găsi fie avionul, fie părți din el.*

Un alt document oficial subliniază: *„Legiunea Jandarmi Brăila, către Inspectoratul General al Jandarmeriei. Raport Telefonc nr. 625 din 17 iunie 1942. La Ordinul d-voastră nr. 35781/1942, raportăm că, în. ziua, de 12 iunie 1942, Legiunea a fost informată de Misiunea Germană din localitate că un avion inamic a. fost doborât în regiunea de baltă, pe raza județului Brăila. Am dat ordin secțiilor de jandarmi respective care au format o echipăi de jandarmi și pescari să controleze această regiune; întreaga regiune este sub apă. Maior Popa.”* Este posibil ca acesta să fie avionul revendicat de pilotul german I'eltz.

Doborârea celor două avioane americane la 12 iunie 1942 nu este însă confirmată de niciun document oficial american. Cel mai probabil, bombardierele atacate de cei doi piloți au fost avariate, dar nu doborâte. Unul din avioanele americane atacate de vânătoarea româno-germană a fost bombardierul *Tomn Hali* (nr. 41-11622) al locotenentului Erederrick W. Nesbitt, care a aterizat

forțat în Turcia. Nesbitt avea să povestească peste ani că el și echipajul său au întâmpinat aceleași probleme din cauza frigului și a lipsei de oxigen. După ce a coborât sub plafonul de nori, *TOWH Hali* a fost atacat prin surprindere de un avion de vânătoare, care i-a ciuruit turela din coadă, bucățile de plexiglas rănindu-l la față pe mitraliorul Frank Pearson. Un proiectil l-a rănit în picior și pe mitraliorul lateral Enoch Kusilavage. Având două motoare oprite, Nesbitt s-a îndreptat către Turcia și, urmărind coasta, a aterizat de urgență lângă orașelul Adapazari. În timpul aterizării frânele au cedat, bombardierul oprindu-se după 800 de metri de rulare. Membrii echipajului au stat în Adapazari circa o săptămână, după care au fost trimiși cu trenul la Ankara, alăturându-se celorlalți camarazi care aterizaseră de urgență în Turcia¹.

Prin Raportul Biroului Serviciilor Strategice (ale Statelor Unite) din decembrie 1942, oficialitățile militare americane au oferit varianta unei incursiuni *„fără pierderi și fără stricăciuni”*, idee susținută și de autorii James Dugan și Carroll Stewart, care menționau că *„douăsprezece din cele treisprezece aparate au atins zona Ploiești. Niciunul nu a fost doborât de germani și nimeni nu a fost ucis”*².

Și publicistul american Jay A. Stoul, în lucrarea *Fortăreața. Ploiești. Campania pentru distrugerea petrolului lui Hitler*, se află pe aceeași poziție ca Dugan și Stewart, afirmând că *„niciun atacator n-a fost doborât de focul inamic”*, dar a trebuit să recunoască faptul că *„rezultatele acestea jalnice n-au fost nici pe departe ceea, ce speraseră*

72 / VALERH' AVRAM,

ALEXANDRI' ARMA

planificatorii raidului. În loc să.

aplice o lovitură puternică și elocventă asupra copilăriilor de la Ploiești, forța americană bâjbâise orbește deasupra țării, lansând aleatoriu bombe asupra unor ținte lipsite de valoare...".

Oficialitățile americane aveau lot interesul să nu comunice opiniei publice din SUA și aliaților adevărul despre eșecul primei misiuni asupra Europei.

La 13 iunie 1942 însă, agențiile Havas și A.E.T (Eranța liberă) au pus în încurcătură, prin comunicatele lor, partea americană, care oferise imediat după raid o altă variantă. În realitate, niciun bombardier american n-a revenit la baza de plecare, iar unul din cele patru avioane aterizate în Turcia, la Izmir (de fapt, cel de la Adapazari), avea două dintre motoare avariate și carlinga ciuruită de gloanțe, ceea ce dovedea încă o dată inexactitatea informațiilor americane în legătură cu pierderile suferite în urma raidului din 12 iunie 1942'-.

Cert este că rezultatele obținute în acest prim raid asupra Ploieștiului de către aviația americană au fost minime. Și datorită conjuncturii meteo nefavorabile - cerul deasupra țintei fiind acoperit cu nori -, echipajele și-au aruncat încărcătura fără să vadă nimic din obiectiv. În aceste condiții, numai câteva din cele peste o sută de bombe aruncate deasupra României au provocat stricăciuni, însă niciuna din rafinării n-a fost distrusă. De asemenea, traseul de zbor destul de întortocheat ales de aviația americană, precum și interdicția de a survola spațiul aerian al Turciei neutre pentru a nu crea incidente diplomatice, la care se adăuga și suprasolicitarea nervoasă a echipajelor (fiind la

prima misiune de luptă de acest gen), au făcut c a raidul să

¹ Jay A. Stocii, *op. cil.*, p. 35.

-Cristian Crăciunoiu (coorcl.), *Operațiunea „Titlul Wave” (Valul iimi- eitor). 1 august 1943 - Documente inedite*, Ecl. Modelisnc Internațional Srl, București, 1993, p. 15.

se încheie cu un eșec loial pentru americani. Acest lucru este confirmat și de un raport britanic întocmit la 14 iunie 1942, care arată că avioanele au aterizat astfel: trei la Ankara, unul la Izmir, două la Alep, unul la Mossul, unul în apropiere de Deir ez Zor (?), unul la Ramadi, patru la Habbaniya, iar „*al 13-lea se crede că a aterizat în Turcia, dar nu s-a confirmat încă*”.

Faptul că prima acțiune a aviației americane în Europa și în România s-a terminat cu un eșec este și motivul pentru care autoritățile americane au trecut sub tăcere rezultatele operației „Halpro”, fapt recunoscut și de unii cercetători americani².

Un singur ziar, „New York Times”, a preluat informații apărute în presa din Turcia, publicând în pagina întâi un titlu de șase coloane: „*Bombardiere americane lovesc zona Mării Negre: baza (de plecare, n.n.) este un mister.*” însă știrea nu a fost dezmințită sau confirmată de oficialitățile de la Washington”.

în ciuda planificării care precedase atacul, unele echipaje americane și-au dat seama că nu aveau suficient combustibil pentru a ajunge în Irak. în aceeași situație se afla și bombardierul *Blue C.oose* pilotat de Edward A. Cave și Eugene L.

Ziesel. Navigatorul Harold Wicklund povestește: „După ce am părăsit ținta, am stabilit un curs peste Marea Neagră, către est, până la Tbilisi – în Rusia. După ce a decis cursul, Ed m-a întrebat asupra, orei estimate de sosire, l-am transmis informația respectivă, prin mterfon, iar el mi-a răspuns că

¹ Public Record Office (Londra), Prern 3/374/6, *apiul* Alexandru Dinu, florin Constantinii!, *op. cil.*, p. 724; iezi și Eugen Preda, *op. cit.*, p. 106.

- Vezi Robert J. Secse, *Groiind level air uw. The Anny Air Force altack ou Ploesli*, în revista „Air Classics”, voi. XIX, nr. 3, martie 1983.

'James Dugan, Carroll Stewart, *op. cit.*, p. 15.
nu crede că avem combustibil suficient ca să ajungem până la. Tbihsi” După ce s-a consultat cu navigatorul, pilotul a decis să ajungă la Ankara și schimbând cursul avionului de la est la sud, s-a îndreptat spre Turcia. După ce ajungeau la sol, aviatorii intenționau să contacteze ambasada americană pentru a le asigura plecarea în Egipt.

Bombardierul *Bine Goose* a ajuns la Ankara cu puțin timp înaintea amiezii, pe 12 iunie. Pilotul Edward Cave își amintește momentele din timpul aterizării: „Gând ne-am apropiat, am văzut două B-24 deja oprite pe pistă și un gruj) de turci care lucra la capătul ei. Am știut că trebuia să aterizez din scurt, fiindcă pista era lungă de numai 900 de metri. Gând am atins solul, i-am spus lui Ziesel că aveam situația sub control... dar nu era deloc așa. Picioarele îmi tresăltau pe f râne și încă, un motor s-a oprit, ceea, ce ne-a scos de pe pistă și ne-am afundat până, la bulucul roților. Nu s-a întâmplat

nicio altă avarie, însă a.m rămas împotmoliți. Am avut o presimțire că cerni nu era în regulă, fiindcă. niciunul dintre camarazii din celelalte B-24-irri n-a ieșit să. ne ia peste picior fiindcă, nu eram în. stare să facem o aterizare ca lumea', '. Celelalte două avioane aterizate la Ankara erau bombardierele *Little Eva* (nr. 41-11609) al locotenentului Howard E. Walker și *Brooldyn Rambler* (nr. 41-11596), pilotat de locotenentul Nathan J. Browrf'.

La câteva luni după arestarea lor de către autoritățile turce, ofițerii Edward A. Cave, Harold Wicklund și Eugene Ziesel au evadat, la mijlocul lunii ianuarie a anului 1943, ajungând la consulatul britanic de la Mei sin, aflat lângă frontiera cu Siria. Diplomații britanici au aranjat trecerea celor trei aviatori americani în Palestina la bordul

'Jay A. Slout, *op. cit.*, p. 37.

-*tindem*, p. 37-38.

'James W. Walker, *op. cit.*, p. 539.

vaporului norvegian „Inviken”, încărcat cu bauxită. După ce au ajuns la Haifa, au plecat în Egipt unde s-au realătu- rai forțelor aeriene ale SUA. Pilotul Edvvard A. Cave a fost demobilizat pe motive de sănătate, însă navigatorul Ha- rold Wicklund avea să se întoarcă la Ploiești peste numai câteva luni^{XXX}.

Echipajele americane care au aterizai în Siria și Irak au revenit în Egipt și au continuat operațiile împotriva Axei. Avioanele B-24 care au aterizat în Turcia au fost reținute de guvern, fiind preluate de

XXX Jav A. Stout. *i)/). cil.*, p. 39.

-Eugen Preda, <>/). *cit.*, p. !()('>.

armata turcă.

Chiar dacă nu a produs pierderi rafinărilor, raidul aerian american din 12 iunie 1942 a alertat înaltul Comandamentul al Wehrmachtului (OKW) asupra vulnerabilității sistemului de apărare de la Ploiești. De asemenea, trebuie remarcat faptul că, încă de la 15 mai 1942, OKW, *„pe bază de informații de încredere”*, atenționase Misiunea Militară Germană din România în legătură cu un eventual atac al aviației americane asupra rafinărilor de la Ploiești, a podului de peste Dunăre și asupra portului Constanța, precizând chiar și traseul pe care îl vor urma bombardierele americane în eventualitatea unui raid; acesta corespundea rutei Constanța-Dunăre-Ploiești, traseu pe care l-a urmai și „Detașamentul Halpro” în 12 iunie 1942'.

Și autoritățile militare române a tras un serios semnal de alarmă în privința vulnerabilității regiunii petrolifere și a probabilității repetării unor asemenea acțiuni militare. În acest sens, în colaborare cu Misiunea Militară Germană în România, acestea au luat o serie de măsuri care vizau întărirea apărării antiaeriene a zonei petrolifere și transformarea acestei zone într-o fortăreață inexpugnabilă pentru aviația

inamică. Astfel, în cadrul unei întrevederi româno-germane, care a avut loc la 19 iunie 1942, și la care au participat mareșalul Ion Antonescu, șeful Marelui Stat Major român, generalul Ilie Șleflea și șeful Misiunii Militare Germane a Aerului, generalul Alfred Gerstenberg, Conducătorul Statului român a cerut întărirea urgentă a apărării antiaeriene a zonei petrolifere prin creșterea numărului de baterii antiaeriene și de avioane de vânătoare. Efectul raidului aerian din 12 iunie, ca și cererea părții române în privința întăririi protecției antiaeriene a regiunii petrolifere nu au rămas Iară urmări la nivelul conducerii germane^{XXXI}.

La 28 iunie 1942, Adolf Hitler a ordonat, la propunerea mareșalului Reichului Hermann Goring, ca planificata reducere a unităților de artilerie antiaeriană germane din România să fie oprită, urmând ca, în perioada imediat următoare, efectivele Luftwaffe de aici să fie mărite la aproximativ 3 000 de oameni. Mareșalul Ion Antonescu a fost de acord cu această decizie și a reamintit de cererea sa privind expedierea de către Germania a

XXXI Otnwr Trașcă, *Bombardamentele aviației anglo-amerunne asupra României, Aprilie-Angnst 19-11. Percepții maghiare și germane*. Institutul de istorie „George Bariț” din Cluj-Napoca, vezi hiip^/iww.hisioiy-chij.io/ Istoric/an uare/20()2/()tto%2()-%2() Bombai dani<Mi(ele'/'<2())anglo.luni.

- llhilem.

¹ Râdem.

- Ihiileni.

'James Dugan, Carroll Stegari, *op. cit.*, p. 34.

unor noi baterii de artilerie antiaeriană, care urmau să fie deservite de personal militar românesc, cerere care a fost aprobată, în aceeași zi, de către Adolf Hitler-’.

În urma solicitărilor părții române, într-o întrevedere avută cu Conducătorul Statului român, la 16 octombrie 1942, generalul Alfred Gerstenberg a comunicat mareșalului Ion Antonescu faptul că, în perioada următoare, partea română urma să primească, în trei etape, armament antiaerian suplimentar – baterii ele reflectoare și artilerie antiaeriană –, acesta urmând să fie deservii de militarii români. Evident, acest armament era completat cu cel destinat trupelor germane^{XXXII}.

Intr-adevăr, în toamna anului 1942 și în primăvara anului 1943, apărarea antiaeriană a zonei petrolifere a fost întărită permanent cu piese de artilerie și baterii de reflectoare, iar aviația de vânătoare de zi și de noapte a fost dotată cu mai multe aparate de zbor.

La 25 iunie 1943, Misiunea Militară Germană a Aerului a organizat un exercițiu militar aeronautic la care a asistat mareșalul Ion Antonescu și care a avut ca scop prezentarea în fața conducerii politice și militare românești a capacității de apărare a zonei petrolifere. Exercițiul a avut rezultate deosebite, Conducătorul Statului român fiind mulțumit de demonstrația aviatică². Ca urmare a

XXXII Max Axwoitliy, *RAF deasupra României*, în „Aeronautica”, nr. 5/1993, p. 34.

întăririi apărării antiaeriene a zonei petrolifere, Ploieștiul a devenit una din zonele cele mai bine apărate din *Festung Europa*, justificând aprecierile vehiculate în istoriografia de specialitate, precum: „*Ploieștiul era uu colosal cuirasat terestru, armat pentru a. rezista celui mai teribil atac aerian*”” sau „*Orașul Ploiești era unul clin obiectivele cele mai bine apărate din Europa. Numai Berlinul și regiunea, industrială Ruhr beneficiau de o apărare mai puternică*””. În pofida acestei apărări antiaeriene deosebit de puternice, regiunea petroliferă avea să sufere, la 1 august 1943, primul bombardament masiv executat de aviația americană, atac care a însemnat redeschiderea ofensivei aeriene aliate asupra României.

PREGĂTIREA MISIUNII „TIDAL WAVE”

Zona petroliferă românească avea să devină o țintă importantă pentru Aliați, în condițiile în care eșecul tentativei de cucerire a câmpurilor petrolifere sovietice făcea din Ploiești un punct vital al efortului de război german. Conform estimărilor americane, Ploieștiul, prin rafinăriile sale, asigura „*mai mult de jumătate din produsele necesare menținerii forțelor germane în stare operațională*””. Teoretic, soarta petrolului românesc avea să depindă de încheierea operațiilor militare din Africa de Nord, iar înfrângerea trupelor Axei a creat condițiile necesare pentru planificarea și organizarea unui atac aerian masiv asupra Ploieștiului, având ca punct de plecare

bazele nou-cucerite.

Conferința de la Casablanca din ianuarie 1943 i-a reunit pe președintele SUA Franklin Delano Roosevelt, prim-ministrul Marii Britanii Winslon Churchill și alți reprezentanți ai Puterilor Aliate pentru a stabili strategia viitoare a războiului. S-a căzut de acord asupra predării necondiționate a Germaniei și Japoniei, aprobându-se conceptul de Ofensivă Combinată de Bombardament (*Combined Romber Offensive* - CBO), care trebuia să fie lansată asupra sistemului militar, industrial și economic german, ca o condiție prealabilă debarcării pe continentul european. Urma să fie o acțiune atent planificată și coordonată, cu obiective distincte, clar definite. O altă decizie importantă care s-a desprins din discuțiile legate de ofensiva de bombardament a fost distrugerea cât mai curând posibil a rafinăriilor de la Ploiești, ca „*al patrulea obiectiv al ofensivei de bombardament din Africa de Nord.*”^{XXXIII}

Scopul principal urmărit era avarierea serioasă, chiar distrugerea Loială a instalațiilor industriale, încât acestea să nu mai poată (și utilizate în război. Întrucât rafinăriile românești asigurau între 30% și 50% din necesarul de combustibil al Germaniei, s-a presupus că bombardarea acestora și a câmpurilor petrolifere vor fi urmate de rezultate majore imediate. Se aștepta ca efectele respective să se manifeste cel mai convingător pe Frontul de Est,

XXXIII John Sweelman, *op. cit.*, p. (i7.

- II. Biesioin. *op. cit.*, p. hS.'k

'U *Foire*, echivalentul comandamentului de armată aeriană în terminologia militară americană a epocii.

unde Armata Roșie se afla angajată în luptă cu majoritatea forțelor combative ale armatei germane.

Dintr-un anumit punct de vedere, distrugerea Ploieștiului era văzută ca o concesie modestă făcută lui Stalin, care insistase ca Aliații să deschidă un al doilea front, ceea ce ar fi redus presiunea și pierderile mari la care erau supuse armatele Uniunii Sovietice.

În acel moment, Aliații nu erau capabili să se angajeze direct într-o confruntare cu germanii pe un al doilea front în Europa continentală. Tot ce puteau face era să conceapă și să pună în aplicare o ofensivă aeriană puternică, alături de continuarea livrărilor în URSS a unor cantități mari de materiale, tehnologie și echipamente prin intermediul programului american de împrumut și închiriere a armamentului „Lend-Lease”.

În ianuarie 1943, SUA nu se găseau în poziția de a lansa o ofensivă masivă de bombardamente aeriene, întrucât nu dispuneau de un număr suficient de bombardiere strategice. Abia după multe luni, un număr mare de bombardiere au ajuns în Anglia și în bazinul Mediteranei; avea să treacă mai bine de un an până când Armata 8 Aeriană (*8th Air Force*) a SUA dislocată în Anglia să poată începe

planificarea unor raiduri masive de bombardament asupra unor obiective din Europa.

În primăvara anului 1943, Armatele 8 și 9 Aeriene ale SUA au oferit o susținere importantă pentru Aliați în Africa de Nord. Armata 9 fusese alcătuită în noiembrie 1942 din Armata Aerului din Orientul Mijlociu și se găsea sub comanda generalului-maior Lewis H. Brereton.

La 12 mai 1943, comandantul trupelor anglo-ameri- cane de pe frontul din Africa de Nord raporta că rezistența germano-italiană din Tunisia a încetat, trupele Axei fiind practic anihilate pe acest front.

În urma deciziilor luate la Conferința de la Casablan- ca, principalul promotor al acțiunii privind pregătirea bombardamentului asupra câmpurilor petrolifere românești a fost generalul Henry H. Arnold, șeful Forțelor Aeriene Militare ale Statelor Unite (*Chief of ihe Aniiy Air For- ces*), care, încă din aprilie 1943, a ordonat Secției Planuri din Cartierul General al Forțelor Aeriene Aliate să studieze modalitățile practice de materializare a unui atac asupra zonei petrolifere din jurul orașului Ploiești. Acesta l-a nominalizat pentru pregătirea atacului aerian ce urma să fie executat asupra Ploieșliului pe comandantul Armatei 9 Aeriene, generalul Brereton, care s-a asigurat că ofițerii responsabili cu organizarea misiunii aveau acces complet la toate resursele. Responsabilitatea planificării operaționale, a pregătirilor necesare și a conducerii de ansamblu a misiunii i-a revenit generalului de brigadă Uzai

Girard Ent, șeful Comandamentului Aviației de Bombardament din Armata 9 Aeriană.

(iei care a lucrat efectiv la planificarea misiunii, fiind autorul ei *de fu lo*, a fost colonelul de aviație Jacob E. Smart, care făcea parte din slalul-major al generalului Henry H. Arnold. Acesta avea să fie ajutat în conceperea raidului de locolenent-colonelul William Lesley Forster din Royal Air Force și fost director timp de opt ani al Rafinăriei „Astra Română”, care i-a recomandat lui Smart să se informeze și pentru celelalte obiective care urmau să fie bombardate.

Pentru documentare, colonelul american s-a deplasat la Washington, unde a studiat numeroase documente aflate la Departamentul de Stat al Apărării, în special rapoartele întocmite de colonelul Charles G. Williamson, *Assislanl chief ln Air Inlelligence*. În acest fel, Smart a aflat că Ploieșliul era bine apărat din punct de vedere antiaerian, în junii său fiind amplasate numeroase baterii de artilerie AA - nespecificându-se numărul gurilor de foc -, circa 80-100 de baloane de obstrucție, precum și două „orașe” false, menite să deruteze orientarea avioanelor inamice. Unul dintre acestea fusese construit în comuna Albești, la 12 km de Ploiești, care fusese ținta bombardamentului sovietic din 11 iulie 1941, când a primit 80 de bombe destinate rafinăriei de la Brazi. Celălalt „oraș” fals era în faza de construcție, la sud-vest de Valea Călugărească, nu departe de fabrica de acid sulfuric, obiectiv industrial considerat farti importanță strategică. Camuflajul Ploieștiului era apreciat în rapoartele

ofițerilor de informații din cadrul *Air Intelligence* ca fiind dintre cele mai bune, luminile aprinse noaptea în rafinării, pentru desfășurarea în condiții bune a procesului de producție, stingându-se simultan la declanșarea alarmei aeriene^{XXXIV}.

Cercetând diferite rapoarte și documente oficiale ale ofițerilor de informații, colonelul Jacob Smart a aflat că în jurul Ploieștiului se aflau trei mari aerodromuri care suplimentau cele două baze aeriene existente în vecinătatea orașului și pe care se aflau dislocate unități de vânătoare

U 3.110 ,io|33 .lo.inim Ea.iuSinap nqn.iay p?
 lEiuqimr) .tolii^ pmnS iq ap inuiiqo y '3.i33npuo3
 ap inaiinj na .luup 'ia a.nuip nun 'nbupuo.i
 api.iyuiju.i ui y.iasu.i.an] a.iu.a ounqi.iq nSquiaads
 lipim unu na u.imyoa] iunj E apun 'Lipuoq iq IUS -
 iqdap n-s AHOUi isa.au mp i\$ pinbioy na y.imySa| ui
 înmii -.IOJUI aqniu piui qniu ap aiOAau EOAB UEIUJ^
 pipuo|oj

•n.iy|diuyiui EIOA iq aiusmq IJ imaind
 nu io uuiuasui aa uaaa 'aqiuoq ap yiuiimq annnuua
 o p.ioq iq ui ys apuuoiaE Enqqo n\$9io|j mp spinii i\$
 aaiqoaap ap apzuq a.nuip a.iuui ai.iuoj uiuuisip ua
 pndiq i\$ a.iapaA ui puuAu 'Eimuoas Eiuaiaga
 ymiqo us uuuau pipiu.i ua na.iS u.ia n.iyu -yu.i utp
 apniA jop.nuaa ii.iysiqdmu ua.iai^uouna y.iyj

aimnao] ap .lop.ianiuu u
 a.iaido.idu uiuipauu ui nuyu as a.taqa.nad iniquisui
 apun na i\$ maiuuo ap uni ap yins o Aiiuiuxo.idu
 nunui .lopuyuyu.i pa.mF ui ya ysuj unS a\$ nyaua.n
 ui luiunu uuoiiuam as 'a.iuziujnj ap apA -nizodsip
 a.nya ap apiayn iu iŧiaa ua.iusuu[nud (upniuua ap
 piiuaisis a.idsaq '.io(ua.iEsu[duiu îs padn
 'pi.iyiunu i.iodu.i umani ui uayiaads as nu lyiinuyq
 luiunu u.ia laiuyiuoŧi pu.i -oii.iai ad
 aum.iaS .iop.iupu.1 iiiuazo.ij •saaans ap asuuS na
 amu ap mqd un yasEauiaoiui ys uinqa.n a.iua
 apriu.iado na .laiyo un n.nuad aurind ua.td nu.ia
 aiup aisaau 'ISUJOJ

■piuniui uuuau piu.i aai.io u|
 azaisodi.i ys mun 'aoj ap a.iaa lu.iEAapu un
 puuii.ioj 'aaaido.idu ES uiuip -anii ui iS inpiSE.io
 pi.inf ui yiusiqdiuu E.IS 'uaiu.iaind oyiuoj puiy ua
 yiE.iapisuoa 'yniousiui u.miua^ •i.naiuopq ap iama
 i5 laazia.n AHEiuixoidE ap 'isai-isa pa na i\$

i.naiuopq ap oazoiio AnEiuixo.idu ap pns-p.iou [IIXE
na |EAO un nqnnSai -o|j 111.111(111 EIU.IOJ
y.iuouaixa yuui.iaunuu iiiniusg 'iaAoq -u.iq EajEA
uip y.iajqo.nad EUOZ ap yaiiu AHEp.i yiuuisip o
U[ainyu 'nynnSa.inanfl |n.inr mp auai.iau apzuq
ad ap i\$ IUOA Eaind a.iEoiyuEA ap laiîniAE nsodu
tauuiuo.i i5 3UEIU.IS“

interesau, recrutând câțiva buni cunoscători ai Ploieștiului, precum Charles Young Brasier (fost inginer chimist la Rafinăria „Româno-Americană”), Charles Reoad (fost director la „Româno-Americană”), Tom Masterson (fost director al Rafinăriei „Unirea” și reprezentant al altor cinci întreprinderi petroliere ploieștene), William R. Young sau Alfred Crawford Anderson (specializați în instalații de foraj petrolier și care lucraseră pe Valea Prahovei). Smart i-a mai cunoscut pe Percy Clarck, Jack Anderson și Alexander Miller, care lucraseră la Rafinăria „Astra Română” și care cunoșteau în detaliu fizionomia celei mai mari rafinării ploieștene. Lor li s-au adăugat William Lesley Forster, Arthur Patrick Hastings (fost atașat militar al Marii Britanii la București) și D.G. Lewis (expert în aviația de vânătoare inamică, fost director al Rafinăriei „Steaua Română” din Câmpina)^{XXXV}. Britanicii cunoșteau cel mai bine rafinările de pe Valea Prahovei și l-au ajutat pe colonelul Smart în privința elaborării planului de atac privind distrugerea lor.

Un alt neajuns al celui care a planificat misiunea de bombardament de la 1 august 1943 a fost faptul că nu avea experiență de luptă și nici nu era familiarizat cu operațiile desfășurate în Africa de Nord sau Europa. A suplinit aceste minusuri în activitatea lui selectând un grup de colaboratori care aveau experiență de luptă aeriană în Europa, printre care un specialist în contrainformații, un meteorolog și personal navigant britanic din RAE

care luptase în Africa de Nord.

Nu se cunoaște cauza pentru care colonelul Smart n-a inclus în cercul său de specialiști și ofițeri aviatori americani care luptaseră pe bombardierele B-24 în Africa de Nord. Deși urmau să participe la misiune, totuși n-au fost selectați pentru alcătuirea planului privind atacul aerian de la 1 august 1943. Cu toate acestea, pregătirea misiunii a fost bine gândită și planificată cu multă responsabilitate, în cele mai mici amănunte.

Mai întâi, s-a făcut o pregătire teoretică, urmată de una practică. Pregătirea teoretică a avut ca scop cunoașterea itinerarului și a României, cunoașterea obiectivelor ce urmau a fi distruse, precum și perfecționarea bombardamentului la joasă altitudine. Datele despre România și despre obiective au fost furnizate de un inginer american care lucrase la Societatea „Româno-Americană” și care era de fapt maior în OSS (*Office of Strategic Services*)'. El a pus la dispoziția echipajelor fotografii aeriene și terestre, filmul sonor al fiecărei rafinării ce trebuia bombardată. Toate aceste documente au servit participanților la misiune pentru a se familiariza cu obiectivele.

Pregătirea hărților s-a făcut cu multă atenție și mîgală. Navigatorii au avut înscrise pe hărțile de raid (1/1 900 000) toate elementele necesare. S-a trasat itinerarul pe o zonă largă de 20-30 km, însemnându-se localitățile apărate de artileria antiaeriană în scopul evitării zonelor respective. Traiectul a fost cronometrai în ore și mile, astfel ca să se poată verifica ușor situația avionului la punctele importante de reper.

În ordinul de operații american, Piteștiul a fost stabilit ca fiind punctul de intrare nr. 1 la obiectivul din Valea Prahovei, punctul nr. 2 îl reprezenta orașul Târgoviște, iar punctul nr. 3 final (punctul inițial) era localitatea Florești- Prahova².

¹ Arhiva Statului Major al Forțelor Aeriene (în < onlinuare se va cita Arhiva S.M.EA.), Fond Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului (în continuare se va prescurta C.A.A.T), 03/1. dosar 17, voi. I. I. 70.

- Narcis Ionul Gherghina, *Istoria bombardamentelor americane asupra fostelor județe Arge ^i Muscel 19 0-1911*, Ed. Carminis, Pitești. 2002, p. 10.

Itinerarul ales spre obiectiv a fost: Benghazi (Berka - Tocra)-nord insula Corfu-est lacul Prespo-Pirot-est Piteșli- Ploieșli-Câmpina. Traseul avea lungimea de 1 667 km, fiind unul foarte lung. Urmând însă drumul în linie dreaptă Benghazi-Ploiești, acesta ar fi măsurat 1 520 km, deci cu 147 km mai scurt, ceea ce reprezenta o economie de carburant și de circa o oră de zbor pentru fiecare avion^{XXXVI}. Colonelul Jacob Smart a ales un traseu mai lung, dar care prezenta mai puține pericole. Astfel, o bună parte din el trecea peste mare, pentru a evita pericolul interceptării formației de bombardiere de către avioanele de vânătoare germane staționate în Grecia. Pe de altă parte, survolarea Balcanilor clădea mai multă siguranță zborului, pentru că în aceasta zonă inamicul nu dispunea de apărare antiaeriană,

începând de la Benghazi și până la Ploiești, pentru a se identifica ușor itinerarul, fiecare

navigator avea la dispoziție un asamblaj de fotografii panoramice ale punctelor însemnate pe teren, ale insulei Corfu, orașelor Prilep și Ploiești, ale fluviului Dunărea, precum și fotocopiile schițelor panoramice a unei părți din Valea Prahovei. Fiecare imagine avea o cifră care corespundea cu un număr de ordine de pe hartă, identificarea lor fiind ușoară. Marginea din dreapta a schiței era gradată în mile, altitudine și capul compas. Asamblajul, care reprezenta un mijloc cu care se naviga în condiții bune, se putea racorda la hartă cu ajutorul unor linii comune, (rasate peste punctele importante clin teren-.

întrucât aspectul neobișnuit al raidului aerian asupra Ploieștiului îl constituia faptul că avea să se desfășoare la joasă înălțime, sub 100 m, aceasta însemna că masivele și greoaiele bombardiere B-24 *Liberator* aveau să treacă pes-

te obiectivul vizat la mai puțin ele 60 m înălțime, ceea ce presupunea atenție și îndemânare deosebite ale piloților. Scopul principal era evitarea detectării bombardierelor de către radarele germane Freya și Wurzburg instalate în sudul României. Radarul nu putea să „vadă” dincolo de curbura pământului, nu puteau detecta avioanele apropiate de sol, care se aflau la o depărtare mai mare de 50 km și nici nu puteau distinge nimic prin munți sau dealuri. Ruta spre Ploiești a fost stabilită ținând seama de caracteristicile reliefului, în vederea ascunderii formației de radarele germane.

Dacă bombardierele americane se apropiau de Ploiești fără să fie detectate, atunci apărarea româno-germană ar fi fost avertizată prea târziu și misiunea înregistra pierderi minime. Un alt avantaj al atacului la joasă altitudine îl reprezenta acuratețea sporită pe care o promitea. În acea perioadă, se considera că atacul la mare înălțime era prin definiție un atac asupra unei anumite zone (*ami Immbmg*, practicat de aviația de bombardament britanică), în acest caz orice pretenție de lovire cu precizie a unui obiectiv nu avea decât un scop propagandistic. Experiența demonstrase că bombe lansate de o formație de avioane B-24 de la mare înălțime se împrăștiu pe sute de metri păli ați, chiar kilometri. Erau și alte dezavantaje, întrucât ținta reală trebuia găsită și identificată, acțiuni adesea împiedicate de plafonul de nori sau de vremea nefavorabilă. Era necesar ca formația să ajungă! cât mai compactă deasupra

țintei, ceea ce necesita spațiu de manevră și multă abilitate. În plus, echipamentele de bombardament, din care făceau parte vizorul optic, dispozitivele de calcul și pilotul automat, trebuiau să fie bine calibrate și să funcționeze în cele mai bune condiții. Formația de avioane trebuia să ocupe coordonate precis determinate în spațiu și timp în momentul lansării

bombelor. În cele din urmă, nu exista nicio garanție că rafalele de vânt puternice de la înălțime nu vor afecta traiectoriile bombelor, care aveau de parcurs o distanță mare de la avion până la țintă. Succesul bombardamentului de la mare înălțime necesita un oarecare grad de noroc, multă abilitate și experiență din partea bombardierului, precum și un număr mare de avioane participante la misiune.

Pentru bombardamentul la joasă altitudine nu mai erau necesare vizoarele optice „Norden” utilizate în misiunile de bombardament la mare înălțime și alte echipamente asociate, care ar fi îngreuiat inutil avionul. Se putea folosi un vizor optic de bombardament mecanic, elementar, în sfârșit, când bombele erau lansate de la altitudine foarte mică peste o țintă sau în apropierea acesteia, era greu ca echipajele să rateze obiectivele.

Bombardamentul la joasă altitudine mai oferea și unele avantaje de natură defensivă, deoarece avioanele de vânătoare inamice n-ar fi putut ataca pe dedesubtul bombardierelor supraîncărcate. În plus, timpul limitat în care bombardierele ar fi fost în raza bateriilor antiaeriene le-ar fi oferit, teoretic,

mai puțin timp artileriștilor să se pregătească, să țintească și să tragă.

Existau și dezavantaje, întrucât acuratețea navigației era dificilă. În razmol, relieful trecea foarte repede pe sub avion; în loc să ofere o vedere generală a terenului, ca raidul de la mare înălțime, imaginile de la joasă altitudine erau aproape la fel cu cele de la sol. Inconvenientul cel mai mare și cel care urma să producă cele mai multe pierderi a fost faptul că, la altitudine joasă, avionul avea să se găsească în raza de acțiune a tuturor armelor antiaeriene din arsenalul trupelor româno-germane. Acestea includeau nu numai Lunurile de calibru mare de 88 mm și foarte mare, de 105 mm și 128 mm, și cu durată relativ lentă a tragerii, ci și tunurile automate mai mici, cu cadență rapidă, de 20 mm, 25 mm și 37 mm. Dacă artileriștii români și germani erau avertizați și pregătiți, uriașele bombardiere americane ar fi fost ținte facile, indiferent cât de repede ar fi traversat câmpul de foc.

Pentru raidul planificat, colonelul Jacob Smart se putea bizui cel mult pe două sute de bombardiere. Studiile realizate concluzionau că, pentru a obține rezultatele dorite, în urma unui atac de la mare înălțime, ar fi avut nevoie de peste o mie de avioane de bombardament. Pe baza studiilor întocmite de experți, se determinase că distrugerea a numai 41 de elemente-cheie (turnuri de cracare, stații de pompare, centrale electrice cu abur, conducte și alte instalații) din cele șapte rafinării ale complexului de la Ploiești ar reduce

întreaga capacitate de rafinare cu 3(W. în plus, și poate cel mai important, specialiștii americani estimau că producția de benzină cu cifră octanică ridicată necesară aviației se micșora cu 95%.

Colonelul Jacob Smart și grupul său de specialiști au decis ca bombardierele să atace la joasă altitudine următoarele ținte, selecționate cu atenție:

- Rafinăria „Româno-Americană”, cu o capacitate de rafinare de 1 250 000 de tone, căreia i s-a dat numele de cod *Target While I* („Ținta albă I”);
- Rafinăria „Concordia-Vega”, cu 1 500 000 de tone, nume de cod *Target While II* („Ținta albă II”);
- Rafinăriile învecinate, „Standard Petrol” și „Unirea- Speranța”, cu 1 300 000 de tone, care aveau numele de cod *Target While III* („Ținta albă IU”);
- „Astra Română”, rafinăria cea mai mare a Ploieșliu- lui, cu o capacitate de rafinare de 2 000 000 tone, avea numele de cod *Target While IV* („Ținta albă IV”);
- Rafinăria „Columbia-Aquila”, cu numai 300 000 de tone, dar cu o instalație de cracare modernă și eficientă, fusese desemnată *Target While V* („Ținta albă V”).
- Rafinăria „Creditul Minier” de la Brazi, care producea 600 000 tone de benzină albastră de cea mai înaltă cifră octanică, nume de cod *Bine Target* („Ținta albastră”), și
- „Steaua Română” de la Câmpina, a treia rafinărie ca mărime din Europa, cu o capacitate de

rafinare de 1 750 000 de tone, singura mare instalație industrială producătoare de parafină din România, care a primit numele de cod *lied Target* („Ținta roșie”).^{xxxvii}

Toate aceste rafinării trebuiau bombardate simultan, iar echipajele participante la misiune trebuiau să lovească numai în punctele lor vitale, ce se cereau descoperite și localizate cu precizie².

Până în luna mai 1943, planul de bază fusese aprobat de generalul Arnold și era îndeajuns de avansat pentru a fi prezentat președintelui F.D. Roosevelt și apoi lui W. Churchill la Conferința *'Trident* din Washington. Deși cu unele rezerve, acesta a fost aprobat de Statul Major al generalului-locotenentl Dwighl Eisenhower, comandantul teatrului de război european. Au fost și unele obiecții: generalul-locotenent Cari A. Spaatz, cât și mareșalul Aerului, șef al RAF, Arthur Tedder, au pus sub semnul întrebării posibilitatea ca o singură misiune să obțină rezultatele dorite și au avertizat asupra unor pierderi masive. În final, planul colonelului Jacob Smart a avut câștig de cauză pentru că nu exista nicio altă opțiune pentru atingerea gradului de distrugere dorit, cu resursele disponibile.

XXXVII USAI-' Historical Division, Archives Brâncii, *US Air Foire Study No. 103 (Formerly Army Air Forces Refereuce Ilistory; Shorl Tille AAFRH-3): The Ploesti Mission o/ I August 1943*, hekl în the liles ofthc Air Force Histori- cal Research Agency, Maxwell AFB, Alabama, USA, E 40-42.

- Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 71.

La începutul lunii iunie 1943, Comandamentul Suprem Aliat avea să adopte oficial varianta inițiată de colonelul Jacob E. Smart care propunea un atac masiv la joasă înălțime cu baza de plecare de pe aerodromurile din jurul orașului Benghazi. Planificarea operației, care în ultimă instanță avea să se numească *Tidal Wave* („Valul nimicitor”), după ce inițial a fost cunoscută sub numele de cod *StatesiHan* și *Soapsuds*, revenea Cartierului General Avansat, conlus de generalul Lewis H. Brereton.

Apreciind importanța operației aeriene, comandamentul american a trecut serios la pregătiri, concentrând avioane și materiale la bazele sale din Libia. Genei aiul Ei- senhower a solicitat, în acest sens, cinci grupuri de bombardament cu avioane B-24 *Liberator* din Anglia și SLIA.

Întrucât Comandamentul Suprem Aliat a dorit ca raidul să nu afecteze numărul de avioane angajate în operația „Husky” (debarcarea în Sicilia), s-a căzut de acord ca înaltul Comandament Aerian American să furnizeze două grupuri de bombardiere aparținând Armatei 8 Aeriene, precum și un alt grup, planificat inițial să plece în Marea Britanie. Acestora li s-au alăturat alte două grupuri aeriene care au sosit în zona Mediteranei între 26 iunie și 3 iulie 1943.

Cele cinci grupuri planificate să participe la raid au fost: Grupul 44 Bombardament *The Elying Eight Pxdls* (Escadrilele 66, 67, 68 și 506), cu 37 de avioane, comandat de colonelul Leon W. Johnson; Grupul 93 Bombardament *Ted's Travelling Circus*

(Escadrilele 328, 329, 330 și 409), cu 37 de aparate, comandat de locotenent-colonelul Addison E. Baker; Grupul 98 Bombardament *Pyraiiudiers* (Esca-

¹ *Tiu Amy Air Forcen în Worl War 11*, voi. II, Wesley Frank Craven & James I.ea Cate (ecl.), Office of Aii Force History, Washington, D.C., 1983, p. 478.

ch ilele 343, 344, 345 și 415), cu 48 de avioane, comandat de colonelul John R. Kane; Grupul 376 Bombardament *Liberandos* (Escadrilele 512, 513, 514 și 515), cu 28 de aparate, comandat de colonelul Keith K. Compton; Grupul 389 Bombardament *The Sky Scorpions* (Escadrilele 564, 565, 566 și 567), cu 29 de avioane, comandat de colonelul Jack W. Wood. Dintre ele, doar Grupurile 376 și 98 aparțineau Armatei 9 Aeriene și acționau de pe aerodromuri din Palestina și Delta Nilului. Grupurile 44, 93 și 389 erau alocate Armatei 8 Aeriene, cu baza în Anglia și fuseseră trimise în Africa special pentru această misiune. Grupul 389 Bombardament fusese recent înființat în SUA, însă, după sosirea în .Anglia, a primit ordin să se deplaseze în Africa de Nord, iar echipajele nu primiseră încă botezul focului¹.

Toate cele cinci grupuri primiseră versiunea „D” a bombardierului B-24 *Liberator*, care era echipat cu patru motoare Pratt & Whitney de 1 200 CP, având caracteristici superioare față de celălalt bombardier strategic al SUA, B-17 *Flying Fortress*, pe care-l depășea în viteză - 467 km/h, rază de acțiune și încărcătură utilă - 3 628 kg. S-au construit 2 738 de aparate din această versiune -

prima aptă de luptă -, începând cu mai 1942, producția fiind asigurată de uzinele „Consolidated” și „Douglas” din San Diego, Eon Worth și Tulsa. Datorită caracteristicilor sale, bombardierul B-24 *Liberator* a devenit avionul american cu cele mai multe unități construite - peste 19 000 -, fiind prezent pe toate teatrele de luptă ale celui de-al Doilea Război Mondial.

(iele cinci grupuri de bombardament strategic au fost reunite pe aerodromurile din Libia aflate în apropiere de Benghazi, unde echipajele au participat la susținerea inva-

'Jav A. Stout, *op. cil.*, p. 55.

ziei Aliaților în Sicilia care a durat până la mijlocul lunii iulie 1943, când au și început antrenamentele pentru raidul asupra Ploieștiului.

Pentru operația de bombardament împotriva câmpurilor petrolifere românești, generalul Lewis H. Brereton a încredințat comanda generalului de brigadă Uzai G. Ent, șeful Comandamentului Aviației de Bombardament de la Benghazi. Pentru îndeplinirea misiunii, inițial s-au alocat 156 de avioane cvadrimotoare B-24, pentru ca numărul lor să se ridice, în ziua misiunii, la 179^{XXXVIII}.

Responsabilitatea raidului i-a revenit Armatei 9 Aeriene, care își avea bazele în jurul orașului Benghazi (Libia). Situația personalului navigant și tehnic staționat pe aerodromurile din deșert era cu totul alta decât a aviatorilor americani din bazele

XXXVIII Robert L. Wolf, *Low Level Mission. The Stârv of Ihe Ploesli Rouls*, Doubledav & Co., Inc., Garden City, New York, 1957, p. 61.

din Marea Brilanie. Benghazi fusese cucerit și pierdut pe rând de germani și Aliați, până la înfrângerea „Afrika Korps”. În urma lor rămăsese un cimitir de vehicule, tancuri, avioane. În mijlocul acestui peisaj dezolant, bântuit de furtuni de nisip, trăiau mii de aviatori și tehnicieni americani. Cum apa era adusă de la 40 km, era drămuțată cu grijă, fiecare militar primind o jumătate de litru pe zi. Neavând apă suficientă nici pentru băut, majoritatea aviatorilor americani umblau nespălați și nebărbieriți, cu uniforme murdare și ponosite. Dizenteria și tifosul își făcuseră apariția pe aerodromurile din jurul orașului Benghazi, punând mari probleme unui personal medical redus ca număr. Comandantul bazei, colonelul Keith Compton, era specializat în războiul din deșert. Mâna lui dreaptă era locotenent-colonelul Ulysses Nero, care avea grijă de întreținerea avioanelor, păstrându-le în stare de zbor și de luptă, sarcini pe care le îndeplinea la timp, dar cu mari sacrificii. Nisipul fin, care se strecura peste tot, uza repede motoarele și instalațiile cu care erau dotate bombardierele B-24.

Antrenamentul a fost bine coordonat, pregătirile au inclus exersarea zborului la joasă înălțime, prin executarea de raiduri reale la altitudine minimă împotriva unor ținte inamice în timpul invaziei Siciliei. Astfel, în scopul instruirii și pentru întărirea forțelor aeriene, pe durata campaniei din Sicilia, echipajele unde au executat, între 2 și 19 iulie 1943, 1 18 ieșiri avion împotrivii

a 17 ținte diferite^{XXXIX}. Aceste zboruri au fost eficiente și au sporit încrederea strategilor că misiunea asupra Ploieștiului se putea derula așa cum fusese planificată.

Cu două săptămâni mai devreme, cele cinci grupuri de bombardament au început să exerseze raiduri la joasă altitudine în deșertul libian. La sud de Benghazi, o unitate de geniu asamblase machete la scară ale rafinăriilor. Un rol important în realizarea acestora l-a avut maiorul Gerald K. Geerlings, care se documentase la Biblioteca Amiralității din Londra și British Museum, unde erau depozitate numeroase cărți poștale și fotografii cu imagini ale Ploieștiului și Câmpinei. El a studiat cu atenție jurnalele de însemnări și amintirile unor militari americani și britanici care lucraseră la schelele și rafinăriile românești de pe Valea Prahovei². Construcția care imita Ploieștiul s-a dovedit a fi un ajutor prețios pentru instruirea echipajelor,

XXXIX Șerban-Liviu l'avelescu. *Petrolul românesc de la intenții la /apte în strategia de război a Aliatilor Prima mare lovitură aeriană asupra zonei petrolifere românești - 1 august 1913* în „Studii de politică de apărare, teorie, doctrină, artă și istorie militară”, Anuar al Institutului de Studii Operativ-Strategice și Istorie Militară, l'ditura „Vasile Cârlova”, București, 1996, p. 148.

- Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 75.

care au efectuat mai multe zboruri de antrenament, iar încrederea lor în reușita misiunii a crescut.

Se pare că la executarea machetei Ploieștiului s-au folosit și fotografiile realizate în perioada decembrie 1939-ia- nuarie 1940 de spioana Margarel Bourke-White, fotoreporter al revistei „Life”, acreditată pe lângă *US Army Air Forte*. Aceasta, împreună cu Waller Graebner, reporter al revistei „Time”, au venit în România, unde au solicitat Subsecretariatului de Stat pentru Presă și Informații, în speță lui Eugen Titeanu, autorizațiile necesare pentru a realiza fotoreportaje despre o sumă de obiective care aveau un caracter secret. Era vorba despre fortificațiile din Basarabia, paralele cu Nistrul, despre câmpurile petrolifere de pe Valea Prahovei și rafinăria de la Brazi, despre uzina IAR din Brașov și terminalele petrolifere de la Constanța.

Întrucât „fotoreporterii” cereau să fotografieze obiective strategice, era necesară aprobarea Ministerului Apărării Naționale, obținută fără probleme. Contra unui set de portrete fotografice artistice ale generalului Elore Te- nescti, șeful Marelui Stal Major, s-a aranjat lotul, în numai câteva zile. Spionii au luat zeci de imagini din uzina IAR-Brașov, fotografiind și terenurile petrolifere din Prahova, precum și moderna Rafinărie „Creditul Minier” de la Brazi, despre care se înțelege că reprezenta un interes prioritar pentru Margaret Bourke-White. În ziua de 18 ianuarie 1940, cei doi spioni au fotografiat la

Constanța portul și terminalele Apoi au plecat cu vaporul la 1 slanbul.

La plecarea din țară, celor doi „fotoreporterii” le-au fost reținute toate clișeele pentru verificare, dar Margarel Bourke-White n-a fost percheziționată, așa că mai multe clișee au fost scoase din țară; alte 30 de filme au fost trimise de agenții americani care își desfășurau activitatea în România la Consulatul SL'A de la Islanbul. Răul fusese fă-

cui, existând probe indubitabile că fotografiile în discuție au ajuns acolo unde fuseseră programate să ajungă^{XL}.

În timpul bombardamentului american de la 1 august 1943, efectuat asupra Câmpinei și Ploieștilor, echipajele de pe bombardierele B-24 au ținut cu precădere Rafinăria „Creditul Minier” de la Brazi, fotografiată de Margaret Bourke-While. Fotografiile realizate de aceasta cu aprobarea Ministerului Apărării Naționale al României au fost folosite de aviațiile SUA și Armatei Roșii și pentru bombardarea uzinei IAR-Brașov, a portului și terminalului petrolifer de la Constanța.

Pentru reușita raidului american asupra Ploieștiului și a câmpurilor petrolifere de pe Valea Prahovei au fost pregătite schițe distorsionate oblice ale ținutelor, pentru ca aviatorii să știe exact cum le vor apărea pe ultimul traiect dinaintea atacului. A fost realizat chiar un film cu atacuri simulate împotriva machetei, din diverse unghiuri de abordare.

XL Mihai Pelin, *op. cil.*, p. 9-1 I.

- J. Stout, *op. cil.*, p. 57.

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 91**

Generalul Uzai G. Ent n-a ezitat să-și prezinte temerile generalului Brereton în legătură cu raidul la joasă înălțime. A fost la un pas să piardă comanda misiunii atunci când a întocmit un raport în care își exprima scepticismul privind reușita bombardamentului asupra Ploieștiului. Când a devenit însă foarte clar faptul că generalul Brereton nu se va răzgândi în privința zborului la joasă altitudine, Ent a susținut raidul, înțelegând că opoziția sa făcea mai mult rău decât bine. Au fost și alți nemulțumiți. Astfel, colonelul John R. *Killer* Kane, comandantul Grupului 98 Bombardament *Pyramidiere*, s-a opus planului inițial. Considera că acesta era periculos pentru echipajele de sub comanda sa și nu numai.²

Colonelul John R. Kane, care luptase în Africa ele Nord, se temea că misiunea la joasă altitudine va decima grupul său de bombardament. Nemulțumirea lui față de planul inițial era binecunoscută și nu s-a diminuat în timp. Aceste nemulțumiri n-au fost izolate, ci planul întreg a fost criticat de aviatorii experimentați. Una din principalele neliniști era raza de acțiune. Traseul fusese fixat de la Benghazi, peste Marea Mediterană, până la nord de insula Corfu, aflată în largul coastei vestice a Greciei, după care trecea peste părți din Albania, Iugoslavia și Bulgaria, înainte de a pătrunde în România. Drumul de întoarcere urma același traseu: Ploiești - lacul Potelu - Berkovița - Corfu - Benghazi. Pe hartă, rula dus-întors măsura aproape 3 900 de kilometri, în funcție de ținta specifică a fiecărui grup, iar

itinerarul nu reprezenta o linie dreaptă.^{XLI}

În alegerea itinerarului, atât la ducere căi și la întoarcere, s-a ținut seama ca formația de bombardiere să treacă peste o zonă cât mai pasivă din punct de vedere al apărării antiaeriene. *„Drumul ales pentru misiune a. satisfăcut în. mare parte acest deziderat, fiind făcut în cea mai mare parte peste mare, Peninsula Balcanică, Iugoslavia - țară amică. Terenurile aviației de vânătoare, germane erau în Grecia și o intervenție a acestei aviații era greu de prevăzut. Trebuia să se creeze incertitudine în ce privește obiectivul urmărit pentru bombardament. Trecând /iesle insula Corfu, mai curând se credea că. formația s-ar îndrepta spre Igiena sau Budapesta, decât spre regiunea petroliferă românească. Urma să producă o surprindere la. obiectiv, alacândii-l de la vest la est și nu de la sud la nord cum era de așteptat. De altfel, dat fiind că munții Carpați, în cazul bombardamentului la joasă înălțime de la sud la nord ar constitui un obstacol pentru formațiunile atacatoare, logic este ca obiectivul să fie atacat de la vest spre est MU de la est spre vest. Atacul de la vest spre est impunea trecerea în zbor a formațiunilor peste orașul Pitești...”*, se arăta într- un document al Secției a 11-a din M.St.M. român întocmit imediat după raid^{XLII}.

La înapoiere, echipajele americane urmau să ia

XLI *Ibidem*.

XLII A.M.R., Fond M.St.M. - Secția a II-a, dosar 1227, f. 15.

ca zonă de adunare verticala lacului Potelu, de unde, prin Berkovița să se îndrepte spre bază pe același traseu pe care au venit. S-a prevăzut zona de adunare deasupra lacului I'otelu pentru că traiectul urmat era ușor de recunoscut, fiind în afara zonei de intervenție a aviației de vânătoare și a artileriei AA. Ceea ce nu știau planificatorii misiunii era că în Epir, în nordul Greciei, se aflau stații de radar germane care au anunțat imediat Centrul de Comandă al apărării antiaeriene româno-germane de la Olopeni, atunci când formația de bombardiere B-24 a survolat Grecia.

Cu excepția misiunii „Halpro”, un raid la o asemenea distanță era fără precedent. Participarea a cinci grupuri de bombardament imounea precauții suplimentare, având în vedere că unele din avioanele care luaseră la misiunea din 12 iunie 1942 rămăseseră fără combustibil. Se mai ridica o problemă serioasă: spre deosebire de raidul amintit, cel din 1 august 1943 urma să se desfășoare în formație, iar acest tip de zbor necesita manipularea constantă a manelei de gaze, manevră care creștea mult consumul de combustibil și contribuia la uzura motoarelor.

Pentru a domoli spiritele neîncrezătorilor în reușita raidului, planificatorii au executat un zbor-test pe o rulă de 3 900 km. Criticii au atras atenția că zborul nu se desfășurase în aceleași condiții care aveau să existe în timpul desfășurării misiunii propriu-zise. Se punea problema firească dacă motoarele Pratt & Whitney R-1830 Twin

Wasp, cu turbocompresor de 1 200 CP fiecare, rezistau din punct de vedere mecanic. Cea mai importantă modificare s-a adus prin montarea de rezervoare suplimentare lip „Tokyo tanks”, de 960 litri, dispuse în partea anterioară a calei bombelor. Din proiectare, aceste rezervoare erau largabile după consumarea combustibilului, însă varietatea de suportși și conducte de combustibil a făcut ca rezervoarele să nu fie largate, rămânând în suporturile lor de-a lungul misiunii, ceea ce reprezenta un balast în plus și un pericol pentru echipaje în cazul în care ar fi fost lovite de tirul inamic.

Chiar dacă avionul putea transporta suficient combustibil, exista îngrijorarea că motoarele vor suferi probleme legate de ungere. Nisipul din deșert se infiltra peste tot în motoare, arme, parbrize, haine etc. Din acest motiv, consumul de ulei era mai ridicat decât cel normal și schimbarea motoarelor se făcea după 50-60 ore de zbor, în loc de 250300 ore, cum se obișnuia în mod normal. Pentru a asigura succesul misiunii, s-au primit 150 de motoare noi.

Inițial, în preajma orașului Benghazi, până la venirea americanilor, se găseau două aerodromuri: unul la Ter- ria, consolidat de către geniștii germani, celălalt la Beni- na, tăiat în pustiu de militarii englezi. Pentru a face față numărului mare de bombardiere din Armam 9 Aeriană transferată aici, a fost nevoie să se construiască încă două terenuri de zbor: unul la Lele, celălalt la Berka 2.

Pe aerodromul Lele se afla Crupul 98

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 95**

Bombardament de sub comanda colonelului John Riley Kane. Un inconvenient făcuse dificilă construirea aerodromului la Lele: fâșia de pământ dintre pustiu și mare era înțesată de materialul de război distrus și abandonat de armatele ce se confruntaseră în nordul Africii. Pentru a fiice loc pistei, colonelul Kane, un texan în vârstă de 37 de ani, a ordonat

să se degajeze terenul, strângând toate resturile metalice și înălțând din ele o piramidă. Se pare că de aici s-a și tras numele grupului, *The Pyraminders*'.

Colonelul John R. Kane bombardase în repetate rânduri orașul Tobruk, portul și convoaiele italiene de aprovizionare cu materiale de război pentru trupele „Afrika Korps”, iar după înfrângerea acestora a bombardat trupele germane din Sicilia și din sudul Italiei. Din această perioadă i s-a tras și porecla de *Kdler* („Ucigașul”), dată de crainicii postului de radio „Vocea Germaniei”, care emitea în limba engleză pe spațiul Orientului Apropiat².

La bază aeriană Berka 2, aflată nu departe de Benghazi, erau cantonați aviatorii Grupului 376 *Liberandos*, al cărui nucleu inițial fusese faimosul Detașament „Halpro”, care cu un an înainte întreprinsese primul raid american asupra Ploieștiului. Comandantul grupului era, din februarie 1943, colonelul Keith K. Compton, zis *Keke*, un ofițer în vârstă de 27 de ani. Se comporta firesc în relațiile cu subordonații spre deosebire de camaradul său, *Killer Kane*, care era cunoscut pentru duritatea sa”.

Pe celelalte trei baze din jurul orașului

**96 / I'ALERIU AVRAM,
ALEXANDRU ARMA**

Benghazi - Tenia, Berka 4, Benina Main - staționau aviatorii din Grupul 93 *Ted's Travelling Circus* (comandat de locotenent- colonelul Acid ison E. Baker), novicii Grupului 389 *The Sky Scormms* (comandat de colonelul Jack W. Wood) și cei din Grupului 44 *'The Flymg Eighl Ealls* (comandat de colonelul Leon W. Johnson).

Din 20 iulie 1943 echipajele celor cinci grupuri de aviație au trecut la executarea unor zboruri zilnice de acomodarea la joasă altitudine, în ordinea în care urmau să atace.

¹ Ioan Grigorescu, *op. cil.*, p. 79.

-*Ibidem*, p. 80.

'Ibidem, p. 80-81.

„*Ne pregăteam pentru o misiune de sacripcm, finul nominalizate avioanele care urmau să intre în rețeaua de baloane (captive - n.n.), creându-se culoare libere pentru trecerea celorlalte avioane...*”, declara locotenentul Theodore Heliu, pilot pe *Liberatorul Boiler Maher II* (nr. 41-23782), care avea să fie luat prizonier la Ploiești.

Antrenamentul deasupra deșertului saharian a fost condus de colonelul Teci Timberlake și s-a desfășurat după planul de atac aprobat. S-au executat zboruri la 150 în altitudine, apoi, progresiv, s-a ajuns la 90 m. Au fost efectuate 12 misiuni de atac simultan pe țintele construite în deșert, lângă Soluch, iar rezultatele erau încurajatoare.

CĂI toată lipsa de confort din cauza căldurii excesive, a prafului și a cantității mici de apă pe care o primea fiecare aviator sau tehnician,

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 97**

echipajele și-au continuat pregătirea cu multă responsabilitate, cu toate că deșerturile plate ale Libiei nu semănau deloc cu terenul deluros și împădurii al României. În această privință, planificatorii raidului n-au putut face mare lucru. *„Ne antrenam în formalii la joasă altitudine - nota căpitanul Philip Ardery din Grupul 389 -, până când aproape amețeam văzând cum zburăm la o înălțime de 500 de picioare (152 m - n.n.). Era ceva obișnuit să vezi o patrulă, de trei avioane sau o escadrilă de șase Liburi (avioane B-24 Liberator - n.n.) de mari dimensiuni zburând deasupra pustiului fără, denivelări, la 400-500 de picioare de sol. Am văzut patrule de trei avioane apropiindu-se așa de mult de terenul de instrucție încât erau gala să smulgă și să răstoarne un avion parcat, (un turile arabilor erau dărâmate, fapt fie care unii îl considerau motiv de distracție. Două din avioanele care se antrenau pentru această misiune au atins pământul și au urcat din nou în aer. Ele nu au mai luat parte la raid din cauza deformării*

'Arhiva S.M.F.A., toiul C.A.A.T., 03/1, dosar 17, voi. 1, I. 66.

[waților etanși și a altor avarii provocate de coliziune, dar an revenit la bază în condiții normale... Încercam să exersăm cât mai mult și bine astfel să asigurăm un interval, în secunde, cât mai aproape posibil între bombardamentul executat de prima, patrulă și patrulele următoare..."]. După mai multe zile de antrenamente asupra țintelor din deșert, echipajele au izbutit să-și perfecționeze tehnica de

**98 / I'ALERIU AVRAM,
ALEXANDRU ARMA**

bombardament la joasă înălțime. Philip Ardery povestește: *„Am muncit din greu pentru a ne perfecționa tehnica lansării bombelor. Și, cu patru sau cinci zile înainte de ziua cea mare, ofițerii au fost convocați. Ni s-a spus în mod oficial pentru [irima dată că vom executa un raid lung, la joasă altitudine, asupra instalațiilor petroliere din România și ni s-a dat de înțeles că acest raid era considerat de cea mai mare importanță strategică pentru evoluția ulterioară a războiului... Dacă am fi reușit, am fi paralizat producția de petrol a Germaniei în așa fel încât să determine o restructurare generală a planului de război nazist... „-*

Colonelul Ted Timberlake a considerat că trebuiau făcute câteva teste hotărâtoare prin trimiterea unei escadrile selecționate din Grupul 389 în adâncul deșertului, la o distanță egală cu aceea dintre Benghazi și Ploiești. Au urmat alte două repetiții generale, cu decolarea la ora 4,00 dimineata. Adunarea formației trebuia realizată deasupra orașului Benghazi, după care tot grupul avea să atace țintele din falsul Ploiești. S-a simulat și o posibilă ripostă a artileriei antiaeriene la apariția bombardierelor în zbor razant. Toate bateriile AA englezești concentrate în jurul portului și orașului Benghazi au fost puse în stare de alarmă. Totuși, elementul-surpriză și-a spus cuvântul, servanții bateriilor „inamice” n-au apucat să deschidă focul, în timp

¹ Philip Ardery, *liomber pilot. /I uiemoir of W\|V II*, The Universiity Press ol Kenluky, Lexington, 1978, p. 96 -97.

-ttwtem. p. 98-99. „

ce o mie șapte sute de mitraliere de la bordurile bombardierelor B-24 îi „decimau” pur și simplu pe lunarii „inamici”. Raidul a durat peste zece ore, echipajele și-au lansat bombele de exercițiu, nimerind în plin țintele atribuite. Se demonstrat astfel că atacul la joasă altitudine în formații compacte și în valuri era realizabil.

Cu toate lamentările unor aviatori – și nu erau puțini –, misiunea avea să fie executată la joasă altitudine, așa cum o planificase colonel Smart. Avioanele celor cinci grupuri de bombardament urmau să se reunească deasupra aerodromului Benghazi și să decoleze, îndreptându-se spre nord, în ordinea următoare: Grupul 376 Bombardament avea să conducă formația aeriană, cu generalul Brereton în avionul conducător, pilotai de colonelul Keith K. Compton, comandantul grupului. Totuși, cu câteva ore înainte de plecarea în raid, generalul Arnold îi va interzice generalului Brereton, precum și colonelului Smart să participe la misiune, din motive de securitate, întrucât amândoi cunoșteau multe secrete. Urmău, în ordine, Grupul 93 și Grupul 98 Bombardament. Inițial, s-a hotărât ca generalul Uzai Enl să zboare la bordul avionului *Hail* ('<>- *lumbia* (nr. 41-11825), pilotat de colonelul Kane, urmând ca acesta să observe derularea misiunii. Generalul Enl și colonelul Kane aveau să fie urmați de Grupul 44 Bombardament, comandat de colonelul Leon Johnson. Grupul 389 Bombardament, comandat de colonelul Jack Wood, încheia formația. Acest plan va fi schimbat din motive de securitate cu câteva

**100 / VALERR! AVRAM,
ALEXANDRI' ARMA**

ore înainte de plecarea în misiune, generalul Ent urcând la bordul bombardierului *Teggie Ann* (nr. 42-40664), pilotat de colonelul Compton, care va comanda formația aeriană spre obiectiv.

în funcție de importanța și de numărul instalațiilor- cheie, cele cinci grupuri de bombardiere care urmau să ia parte la raid au fost repartizate în șapte formații de atac și de lovire, câte una pentru fiecare țintă. Astfel, Grupului 376 *Libemndos* îi revenea „Ținta albă I”, pentru a distruge uriașa Rafinărie „Româno-Americană”. „Ținta albă II” - Rafinăria „Concordia Vega” - îi revenea Grupului 93 *Ted's Travelling Circus*, care urma să atace acest obiectiv cu prima secțiune, formată din două valuri a câte 12 avioane, conduse de către locotenent-colonelul Addison Baker de la bordul avionului *Hell's Wench* (nr. 42-40994). Tot *Circului Ambulant* îi revenea și „Ținta albă III” - Rafinăriile „Standard Petrol” și „Unirea-Speranța”. Asupra acestei ținte era trimisă a doua secțiune a Grupului 93, formată din 13 bombardiere conduse de maiorul Ramsey Potts, de la bordul Liberatorului *Duchess* (nr. 41-24147).

Grupul 98 *Pyrawdiers* al colonelului Kane, care participa la misiune cu cele mai multe avioane (48), trebuia să lovească Rafinăriile „Aslra Română” și „Phoenix-Ori- on” (desemnate ca fiind „Ținta albă IV”). Distrugerea Rafinăriei „Columbia-Aquila” („Ținta albă V”) revenea primei secțiuni a Grupul 44 *The Flying Eight Balls*, comandată de colonelul Leon Jonhson. Locotenent-colonelul James Posey, cu cea de-a doua secțiune a aceleiași

grup, urma să se separe de formația principală, după punctul inițial, pentru a bombarda complexul „Creditul Minier” („Ținta albastră”) de la Brazi. Ultimul grup - 389 *The Sky Scorpions* -, aflat sub comanda colonelului Wood, avea să atace singur Rafinăria „Steaua Română” („Ținta roșie”) de la Câmpina^{XLIII}. Această țintă era considerată cea mai puțin riscantă, considerându-se că, la Câmpina, apărarea antiaeriană nu era la fel de puternică precum cea de la Ploiești'-'.

Pentru distrugerea acestor ținte au fost alocate 311 tone de bombe explozive, 290 de cutii de bombe incendiare de lip englez și 140 de încărcături incendiare de tip american, astfel încât cantitatea de bombe destinată distrugerii obiectivului era cu 170 de tone mai mare decât necesarul calculat'.

Întrucât s-a optat pentru bombardamentul la joasă înălțime, bombardierele B-24 au fost dotate cu mecanisme simple de vizate în locul dispozitivelor de ochite „Norden”, fiind instalat la bordul fiecărui avion un vizor N.6 modificat lip A-20 Havoc, folosit pentru atacurile la joasă altitudine. Armamentul de bord în sine vai ia de la un model la altul, dar, în mod uzual, fiecare bombardier avea două mitraliere fixe de calibru 12,7 mm în bolul avionului; două în turela din partea superioară a fuzela- jului; două în așa-zisă turelă sferică, retractabilă, în partea ventrală a fuzelajului; două în turela de la coadă; și câte una pe flancuri, în pozițiile laterale'-'. Acest total de

XLIII J;i)- A. Stout, *op. cil.*, p. 59-60.

- Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 92.

**102 / VALERR! AVRAM,
ALEXANDRI' ARMA**

zece mitraliere a fost adesea mai mult decât suficient pentru a-i determina pe vânătorii inamici să șovăie sau să-și scurteze atacurile. Când bombardierele zburau în formație, focul defensiv era devastator. Mitralierele de bord erau de tipul Browning M-2, care trăgeau aproximativ 800 de gloanțe pe minut. Glonțul de calibru 12,7 mm era destul de greu și avea o rază de acțiune de 550 m. O salvă care lovea o țintă de mărimea unui avion de vânătoare era ucigătoare'.

¹ USAF l listoi ical Dis ision, Archives Brâncii. *AAERH-3: The Ploesh Missiou o/' 1 August 1913*, I. 46 (vezi *Anexa III: 12*).

-Pentru misiune, avionul B-24 V) *Liberator* a Ost modificat prin montarea suplimentară a două mitraliere de 0,5 ini i în bolul bombardierului, comandate electric de pilot, iar la un număr de bombardiere s-a blocat turela dorsală pentru tragere înainte, pentru a mări lot la de loc. Toate avioanele B-24 1) participante la raid aveau lipsă turelele ventrale.

" Jav A. Stout, o[/>. <it., p. 46-47.

în ceea ce privește procedeele de atac și dozajul obiectivelor, pentru a avea un efect desăvârșit, specialiștii americani, în frunte cu colonelul Smart, au fixat ca procedeul de atac să fie următorul: *bombardament în dără de la joasă înălțime - 82 m, eu intervalele dărei de 6,60 m. Prima bombă să atingă pământul cu 33 m înaintea, obiectivului"*.

Procedeul ales de americani avea următoarele avantaje: realiza un maximum de precizie, bombele plasate cu 33 m înaintea obiectivului îl loveau prin ricoșeu, făcând inutilizabilă o eventuală placă de beton ce proteja rafinăria sau rezervoarele,

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 103**

scăpând astfel de tirul artileriei antiaeriene de mare calibru (viteză unghiulară mare) și de riposta aviației de vânătoare. S-a fixat viteza avioanelor la 324 km/ oră pe timpul bombardamentului, direcția atacului în legătură cu situația terenului fiind de 143 grade².

Pentru o mai ușoară identificare a obiectivelor date în parte fiecărui echipaj, ele au fost numerotate, personalul fiecărui avion primind fotografiile țintei de bombardat și o hartă a Ploieștiului. Dozajul cu bombe a fost calculat mult mai larg decât necesarul, astfel ca obiectivul să fie sigur că va fi distrus. Astfel, pentru clădirea boilerului rafinăriei de la Câmpina, Grupul 389 Bombardament ataca cu 30 de avioane cu un total de 45 bombe a 450 kg fiecare, 90 de bombe de 225 kg, adică 40,5 tone bombe explozive și 13,5 tone bombe incendiare”.

Prin procedeul de atac adoptat și prin dozajul de bombe, americanii au realizat „masa” pentru fiecare obiectiv în parte. La interogatoriu, unii ofițeri aviatori luați prizonieri de autoritățile române au declarat: *„Obiectivele de bombardat au /ost precizate pentru fiecare avion (stație de pompare, inslala-*

¹ Arhiva S.M.EA. fond C.A.A.T, 03/1, dosar 17, voi. 1, 1. 75.

- *Ilmtem.*

Ilmlein, I. 76.

ție de cracare, rezervoare) .și cum ele erau de dimensiuni mici pe fotografii (pinpoint - vârf uri de ac), nu puteau fi atinse decât de la mică înălțime, cu toate riscurile pe care știam că le comportă acest procedeu”^{XLIV}.

Focoasele întrebuințate au fost cu mare întârziere pentru primele valuri, pentru ca avioanele care urmau să nu fie atinse de bombele lansate de cele de dinainte. Ultimele avioane aveau bombe cu focoase cu o întârziere de 45 de secunde, necesar trecerii lor de zona periculoasă (avionul parcurgea patru kilometri pentru o viteză de bombardament de 324 km/oră). Pentru execuția bombardamentului au fost întocmite și tabele de trageri, care să dea unghi de bombardament în raport cu distanță de obiectiv la care trebuia lansată bomba.

Pentru navigația aeriană, urma să se folosească harta cerului („astronomică”) pe mare și „observată” (la vedere) pe uscat, pentru ca ambele sisteme să reducă total întrebuințarea aparatelor de radio, întrucât orice convorbire putea fi interceptată de stațiile de ascultare germane. De altfel, ordinul de operații al Grupului 389 Bombardament prevedea: „*Tăcere radiofonică absolută. Țineți transmițătorul închis până, ajungeți la obiectiv.*” -

Pe lângă detaliile tehnice, pentru reușita raidului, s-a pus un accent deosebit și pe

XLIV *1buleni.*

- A.N.I.C., tonei Președinția (Consiliului de Miniștri - Cabinet Militar (în continuare se va cita: fond P.C.M.-Cab Mii.), dosar 393/1943, f. 7.

pregătirea morală și psihică a echipajelor care urmau să participe la misiune. Astfel, celor care aveau să participe la misiune li s-au întărit convingerea că Statele Unite vor câștiga războiul și că sunt cei mai experimentați, folosind cel mai bun echipament. Piloții au fost avertizați că misiunea era extrem de primejdioasă, însuși generalul Brereton afirmând că „*chiar dacă vom pierde lot ce trimitem dar ținta este atinsă, ea va merita acesta*”^{XLV}. Au fost în prealabil pregătiți pentru eventualitatea căderii în prizonierat.

Echipajele au fost astfel instruite încât să păstreze secretul militar în cazul în care ar fi căzut capturate. Acest lucru s-a demonstrat cu ocazia interogatoriilor prizonierilor aviatori americani, în zilele care au urmat raidului. Ei nu și-au spus decât numele, vârsta și numărul matricol. La întrebările de ordin tehnic sau tactic, aproape toți au răspuns invariabil: „*N-aș putea spune*”¹.

Comandanții americani au încercat să mențină un moral bun echipajelor, luându-se toate măsurile pentru ca personalul navigant participant la misiune, în cazul în care cădea în prizonierat, să poată evada și să ajungă într-o țară neutră sau în Iugoslavia, care era aliată a SUA. În acest scop, fiecare membru din echipajele americane a primit o hartă pe mătase cauciucală cu Turcia, Grecia, Bulgaria și România, hartă care se putea ascunde

XLV Robcn 1.. Woll, *ii/*>. *cil.*, p. 61.

-Arhiva S. M.E A., bond C.A.A.T, 03/1, dosar 17, voi. 1, 1. 69.

‘A.N.I.C., fond I’C M - Cab. Mii., dosar 393/1943, f. 8.

ușor și care rezista intemperiei. Fiecare participant a mai primit o mică busolă, un mini-fierăstrău pentru tăiat grățiile, mici dicționare cu fraze curente ale limbilor vorbite în Balcani și în România, note asupra țării noastre, pentru a se cunoaște obiceiurile și caracterul poporului român. De asemenea, fiecare aviator a primit 10 dolari, o monedă de aur englezească, 30 de plăști egipteni, 500 de lei românești și o liră sterlină. Toate avioanele aveau la bord truse sanitare de prim-ajutor’.

Pentru cazul în care ar ateriza forțat pe teritoriul României sau ar fi doborâți de apărarea antiaeriană, aviatorii americani au primit și documente care, căzute în mâinile autorităților române, să le facă să se simtă flutate ele aprecierile ce se aduceau poporului nostru. Astfel, în broșura intitulată *„Note asupra României”*, se prezentau în câteva fraze unele date despre poporul român, despre felul său de a fi și moralitatea lui. Pentru exemplificare, prezentăm un fragment din acest text: *„...Poporul român este de origine latină și este descendent ai vechilor romani; limba lui este de origine latină, deci oricine știe spaniola sau italiana își va da seama imediat că poate înțelege limba, română... Românii sunt cinstiți, prietenoși – în special țărani –, buni și ospitalieri cu străinii; urăsc pe ruși și iubesc pe francezi, englezi și americani; ei urăsc de moarte pe germani care le-au ocupat țara în războiul trecut ca inamici și i-au tratat așa cum numai germanii pot trata o țară cucerită... În general,*

țărani din sudul și estul munților vorbesc numai românește; în nordul și în vestul munților midii cunosc germana, ungara sau sârba... Nu este recomandai în situația aceasta să. încercați să treceți principalul șir al munților Carpați, deoarece de ambele părți ale frontierei există mari concentrări de trupe românești și ungurești; peste munți sunt zeci de mii de sași, care sunt chiar mai răi decât hunii de germani; acești sași locuiesc în orașe, sale și la ferme... Românii sunt un popor cu mare demnitate națională... „'

Printre altele, documentul menționa că băutura națională a românilor este țuica, un lichid incolor, care se oferea oaspeților. *„Fiți alenți cu țuică - se nota în broșură -, este foarte tare și nu este recomandabil să vă îmbălați și să faceți scandal.”* În aceleași note, o băutură similară, dar mult mai tare, era considerat rachiul de drojdie (drojdia). *„Există, de asemenea, mult vin, în special la poalele dealurilor și pe câmpiile din regiunea Ploiești; se poate întâmpla ca vinul să fie destul de*

¹ Ibidem, f. 9.

tare și de aceea, este preferabil să-l beli diluat cu sifon, o băutură foarte răcoritoare”^{XLVI}.

Fiecare aviator, indiferent de grad, a primit un mic dicționar cu un text imprimat într-o limbă română aproximativă și un număr redus de echivalențe ale unor termeni și expresii americane sau englezești. Textul era următorul: *„Către prietenii Națiunilor unite: Purtătorul acestei*

scrisori este în serviciul Aviației militare Engleze (Americane). Poarta le bine cu el, apara-l de cei care ii doresc râul, dai de mancare și de baul, ajula-l ca, sa, se înapoieze la cel mai apropiat post unde se afla trupe Engleze (Americane) și vei primi o recompensa."²

Iar cuvintele și expresiile americane echivalente în românește - *useful words and sentences* - erau următoarele: *Pună, ziua; bună seara; apă; mâncare: pâine; ajutor; vreau să merg la nemți, italieni; inamic; prieten; câți kilometri sunt până la..A.* (iei mai inulți au căzut prizonieri în apropiere de localități rurale și nimeni nu a avut timp să le citească mesajul de pe cartoanele în discuție. Unii dintre aviatori au fost omeniți cu ceea ce aveau localnicii înainte să rostească vreun „*useful word*”. Și nici nu s-au găsit români care să se gândească la vreo recompensă.

Sâmbătă, 31 iulie 1943, cu o zi înaintea atacului, generalul Gerstenberg s-a decis să-și ia o mică vacanță și să plece la Timiș. Tot în vacanță era și colonelul Bauer, responsabil cu artileria antiaeriană a Ploieștiului. Mareșalul Ion Antonescu și o parte din anturajul său au evitat canicula Bucureștiului refugiindu-se la Snagov, unde regele Mihai era deja pe iahtul său. Iar la Ploiești era în mare toi târgul de vară ținut prin tradiție la acea dată.

¹ *tinderi*, I'. 39.
- *Ibidein*, I. 44.

Atacul aerian a fost planificat într-o zi nelucrătoare, între orele 13,00 și 16,00, când lucrătorii din rafinăriile de petrol nu mai erau în fabrici. Se avea în vedere că, începând cu acea zi, codul german de convorbiri radio, care fusese descifrat de Aliați, urma să fie schimbat. Fiind duminică, americanii scontau pe realizarea unei surprinderi totale, cât și pe producerea unui număr cât mai mic de victime din rândul populației civile din preajma rafinăriilor și al lucrătorilor de la instalațiile petroliere^{XLVII}. În parte, această opțiune și-a atins scopul. Astfel, Raportul informativ nr. 657/1943 al Flotei 2 Vânătoare confirmă faptul că populația civilă din zona Ploiești i-a privii cu simpatie pe aviatorii americani care au bombardat în principal numai obiective militare, și nu casele oamenilor.

La Benghazi, pregătirile pentru plecarea escadrei aeriene în misiune s-au terminat în ziua de 31 iulie 1943, la ora 17,00. Generalul Brereton i-a convocat pe toți comandanții și le-a ținut un discurs încurajator, în care și-a exprimat încrederea absolută în oamenii săi și în reușita misiunii. Și-a încheiat cuvântarea, spunând: „*Mânie, când veți pătrunde în țara aceea captivă, veți răscoli inimile locuitorilor săi. Veți ataca în zbor razant rafinăriile de petrol, dar nu și casele, astfel că o întreagă națiune va fi adânc*

XLVII USAF 11 istorica! Division. Archives Brâncii, AAERH- 3: *The Ploesti Mission* n° 1 August 1943, 1. 56.

- Jav A. Sioul, *op. cit.*, p. 61.

' trident, p. 2. ■

- Roger A. Freeman, *The Ploesti Raid: Through the Lens*, London, f. 100. ¹

impresionată de puterea voastră... Ar trebui să vă considerați norocoși că participați la această misiune!" Aviatorii au fost însuflețiți de discurs, totuși efectul optimist a părut efemer; au apărut zvonuri conform cărora pierderile anticipate se ridicau la peste 50%. Colonelul K. Kane, care credea în reușita atacului, a afirmat că rafinările vor fi distruse „*chiar dacă nu vor exista, supraviețuitori, dintre cei plecați în. misiune*”-.

A urmat frenezia elaborării scrisorilor, fiecare membru participant căutând să lase o scurtă însemnare familiei sau prietenilor, în cazul în care nu se mai întorcea din misiune. Fotograful aerian John Blundell, din Grupul 98, nota: „*Ni se spusese că unii dintre noi nu ne vom mai întoarce, așa că am fost instruiți să scriem scrisori pentru acasă și să le lăsăm pe pat, alături de orice alte obiecte pe care am fi dorit să le trimitem familiei. Scrisorile și obiectele celor care nu mai reveneau din misiune aveau să fie expediate la adresele indicate. Compunerea, scrisorilor a fost destul de sumbră și dificilă. Fiecare dintre noi simțea că el va fi acela care nu se va. întoarce teafăr...*” Intre timp, Blundell a fost informat de comandantul grupului că nu va mai lua parte la misiune. Era deja târziu, își amintește acesta, „*însă am văzut că midii dintre prietenii mei nu se culcaseră la ora. 22,00, așa că. am trecut pe la ei. Când au aflat că nu mai plecăm în misiune, doi dintre ei mi-au dat scrisorile lor să le lin în eventualitatea în care nu mai reveneau... Niciunul dintre cei care mi-au dat scrisorile nu s-au mai întors. Mi-a fost greu să le strâng obiectele*

personale și să. le trimit familiilor, dar am inclus câteva rânduri alături de scrisorile lor...".¹

Ultimele două mese servite echipajelor au avut intenția de a le ridica moralul. Cina de sâmbătă a fost un dineu cu fripturi aduse special pe calea aerului tocmai de la Cairo pentru cei 1 753- (după alte surse 1 726 sau 1 763) de participând la raid, lucru fără precedent în aviația SL'A. Tot fără precedent a fost și micul-dejun servit în dimineața misiunii, constând din două ouă adevărate (nu praf de ouă, cum primiseră până alunei). În loc să le ridice moralul, mesele festive au avut un efect opus, accentuând

temerile celor care avea să participe la misiune^{XLVIII}. Temerile lor erau împărtășite și de generalul Brereton, care în seara zilei de 31 iulie 1943 a notat în jurnalul său: „*Nu mai este nimic de făcut pentru ei, decât să spini o rugăciune*”.

DECOLAREA SPRE INFERN

În ziua de 1 august 1943, la ora 4,00 dimineața, s-a dat deșteptarea echipajelor care urmau să plece în raid. Căpitanul Philip Ardery din Grupul 389 *The Shy Scorpions* nota: „...*Era încă întuneric când s-a pornit zgomotul specific tuturor alarmelor Oamenii goneau în grupuri de la un cort la altul sunând din trompete: «Sculați, sculați băieți! A sosit ziua! leșiți din sacii de dormit...!» îmi simțeam stomacul strâns și slăbii, probabil pentru că n-am*

mai avut când să-mi beau cafeaua. Am mâncat în grabă, apoi ne-am deplasat în sala de instruire. Ni s-a spus că vremea putea să /ie puțin cam rea; dar oricum, trebuia să distrugem obiectivele raidului nostru. Nn ni s-a spus nimic de întoarcerea acasă... Am. mers la avioane și am pornit motoarele. Prin țevile de eșapament ieșeau flăcă ri și nori de praf se stârneau în jurul elicelor noastre, când primele raze ale zorilor apăreau la orizontul deșertului... „c

Cele 179 de bombardierele trase la capătul pistelor erau pregătite să decoleze având la bordul lor 1 753 de oameni. Planificatorii raidului evaluaseră că pentru a obține rezultatele dorite erau necesare 154 de avioane^{XLIX} - așa cum prevedea Ordinul de operații nr. 58 primit pe 28 iulie 1943 - iar numărul aparatelor gala de decolare era mai

mare cu peste 20. Cel mai dificil moment era decolarea. Fiecare *Liberator* avea la bord câte douăsprezece mii de litri de benzină și două tone de bombe, plus alte greutăți suplimentare reprezentând muniția pentru mitralierele de bord (- l 500 de lovituri), batoanele incendiare, șorturile antiglonț etc. Unele echipaje își luaseră cu ele mâncare pentru o săptămână și fiecare kilogram în plus conta pentru siguranța avionului. Din cauza supraîncărcării, amorti- zoarele trenului de aterizaj al bombardierelor se striviseră complet existând

XLIX' USAP Historical Division, Aichives Braiu h, AAERH-3: *The Ploesli Missitm oj 1 August IU 13*, 1.41.

Roger A. l-recmaii, *i>/>. rit.*, p. 61.

riscul ca una din roți să cedeze și dezastrul să fie iminent.

De la Berka 2, baza Crupul 376 *Liberandos*, primul care a decolai a fost bombardierul *Teggie Arm* (nr. 42-40664), pilotat de col. Keilb K. Compton și care îl avea la bord pe generalul de brigadă Uzai Ent - ofițerul cu cel mai înalt grad și cel care avea să conducă misiunea. Era ora 7,30. Imediat în urma lui și-a luat zborul *Chwn V* (nr. 41-11630) pilotat de locotenentul Jerome P. Dufour, care a încadrat pe stânga „nava-amiral”, iar pe dreapta, bombardierul *Little Isadore* (nr. 42-40203), pilotat de locotenentul Charles W. Bley. Au urmat bombardierul *Woago Wongo* (nr. 42-40563), pilotat de locotenentul Brian W. Flavelle, secondat de locotenentul John D. Palm la manșa lui *Brewery Wagon* (nr. 41-24924) și locotenentul Guy 1. Iovine de pe *Desert Lilly* (nr. 41-24258)'

Cea de-a doua secțiune a formației era condusă de maiorul Normau C. Appokl, aflat la bordul bombardierul *G.L (dimie)* (nr. 42-40657), urmat la stânga de *Georgia Peach* (nr. 41-24252), pilotat de locotenentul Lyle T. Ryan, iar la dreapta de *Per Dieni II* (nr. 41-11935), la manșa căruia se găsea locotenentul Robert H. Storz. Ele erau urmate de celelalte avioane. Grupul 376 Bombardament participa la

raid cu 28 de bombardiere, împărțite în două secțiuni - „A” și „B” -, care urmau să lovească „Ținta albă 1” (Rafinăria „Româno-Americană”).

Grupului 98 *Pyramidters* a decolat de pe aerodromul de la Lete având în capul formației bombardierul *Hait C.o- lumbia* (nr. 41-11825) al colonelului John Kane. În urma lui, la un minut și jumătate și-au luat zborul, conform planului de atac, avioanele: *Rosie Wrecked 'Em* (nr. 41-1 1803), pilotat de locotenentul Herbert W. Arens, *Hadley's Harem* (nr. 41-24311), la manșa căruia se afla locotenentul Gilbert B. Hadley, și *Rowdy II* (nr. 41-23656) al locotenentului Allen B. Gaston. (Grupul 98 trimitea în misiune 48 de avioane, împărțite în cinci secțiuni - „A”, „B”, „G”, „D” și „E” - care trebuiau să lovească punctele vitale ale „Țintei albe IV” (Rafinăria „Astra Română”).

De pe aerodromul de la Terria și-au luat zborul bombardierele din Grupul 93 *Ted's Travelling Circas*, comandat de locotenent-colonelul Addison Baker. Cele 37 de *Liberatoare*, conform ordinului de operații, s-au împărțit două secțiuni: „B Force”, cu 24 de avioane, conduse de *Hell's Wendi* (nr. 42-40994) - la bordul căruia se afla comandantul de grup - și care aveau misiunea să bombardeze Rafinăria „Concordia Vega” („Ținta albă 11”), și „C Force”, cu 13 avioane, conduse de maiorul Ramsey D. I'otts Jr., aliat la bordul bombardierului *Duchesse* (nr. 41-24147), care trebuiau să atace „Ținta albă III” (Rafinăriile „Standard Oii” și „Unirea-Speranța”)³.

De la Bennina a decolat Grupul 44 *'Fia' Flymg Eighl Balls*, cu 37 de bombardiere. În capul

formației zbura avionul *Suzy Q* (nr. 41-23817), pilotat de maiorul William H.

¹ *Ibiitein.*

-Ibidem, p. 67.

'tbidein, p. G4-65.

Brandon și la bordul căruia se afla colonelul Leon W. Johnson – comandantul grupului, fiind urinat la stânga de *Bewitchmg Witch* (nr. 41-24024) al locotenentului Reginald L. Carpenter și, la dreapta, de *Horse Tly* (nr. 42-40267), pilotat de locotenentul Edward R. Mitchell. Avioanele acestui grup trebuiau să se împartă în două formații: prima – comandată de colonelul Johnson, cu 17 avioane – trebuia să atace „Ținta albă V” (Rafinăria „Columbia-Aquila”), iar cea de-a doua – condusă de locotenent-colonelul James Posey, cu 20 de avioane – „Ținta albastră” (Rafinăria „Creditul Minier” de la Brazi).^L

Ultimele decolate au fost cele de 29 de *Liberatoare*² ale Grupului 389 Bombardament *The Shy Scorpions*, comandate de colonelul Jack Wood, care zbura cu avionul *The Scorpion* (nr. 42-40629), pilotat de căpitanul Kenneth M. Caldwell. Desfășurat în cinci valuri a câte șase avioane¹, Grupul 389 avea misiunea să lovească „Ținta roșie” (Rafinăria „Steaua Română”, aflată la Câmpina).

Ordinea de decolare a celor cinci grupuri a fost: 376, 93, 98, 44 și 389, cu un interval de două minute între avioane. Fiecare grup și-a organizat

L Roger A. Freeman, *op. cil.*, p. 69.

¹Corneliu Năstase, Dan Melime, Răzvan Bujor. *Ploesli: Line Lesei Slike*, Editura Modclism, București, 2007, p. 8.

formațiile deasupra propriilor aerodromuri, apoi au procedat la asamblarea „armadei” deasupra coastei nord-africane, pe axa Ben- ghazi-Driana-Tocra¹.

Decolarea bombardierelor nu a decurs fără incidente. Primul aparat care avea să fie pierdut în misiune a fost

¹ *Ibitem*, p. 68.

- Cel de al 30-lea avion al grupului, *Rad Pemi*y (nr. 42-40767) al locotenentului Dwaine Lighter nu a mai decolat din motive încă necunoscute. Astfel numărul bombardierelor decolate a fost de 178.

Liberatorul Kickapoo (nr. 41-11768), din Grupul 98, pilotai de locotenentul RobertJ. Nespor. Bombardierul abia se ridicase în aer, când unul din motoare a cedat. Pilotul, încercând să revină la bază, a evitat o coliziune aeriană cu un alt bombardier, dar, ajuns în zona pistei, a acroșat cu aripa un stâlp de beton, luând foc. Avionul a explodat și numai doi membri ai echipajului au supraviețuit: milraliorul Eugene R. Garner și navigatorul Russell W. Polivka^{LI}.

După decolare, masiva formație aeriană a zburat pe deasupra Mării Mediterane, îndreptându-se spre Capul Asprokavos din sudul insulei Corfu; aflat în apropierea litoralului continental, acesta reprezenta pentru echipajele americane primul punct de orientare de pe uscat . După circa trei ore de zbor, bombardierul *Rowdy II* (nr. 41-23656), care zbura în prima secțiune a Grupului 98 alături de avionul *Hail Columbia* al

colonelului Kane, s-a întors prematur la bază după ce mecanicul de bord a semnalat o problemă la sistemul de alimentare cu combustibil a motoarelor. Curând, alte două bombardiere - *Rosie Wrecked 'Eui* (nr. 411 1803), pilotat de locotenentul Herbert VV. Arens, și *Big Operator* (nr. 41-24040), al locotenentului Hoover Edwards - au abandonat misiunea, echipajele invocând probleme tehnice apărute la bord. Din nefericire pentru colonelul Kane, formația condusă de el părea că se destramă tot mai mult. Aflate în cea de-a treia secțiune a Grupului 98, *Liberatoarele Prince Cliariiug* (nr. 42-40082), al căpitanului Thomas W. Bennetl, și *Shanghi Lil* (nr. 41-11767), al locotenentului Cari S. Looker, s-au întors din drum. Le-au urmat alte trei avioane aflate în coada formației: *Skipper* (nr. 41-23733), pilotat de căpitanul George C. Colchagoff, *Baby* (nr. 41-24026), al sublocotenentului Francis E. Weisler, și *Edna Elizabeth* (nr. 41-11620), la manșa căruia se afla locotenentului James C. Haverly^{LII} și care avea montată la bord o cameră de filmare pentru înregistrarea automată pe peliculă a bombardării Ploieștiului. În urma pierderii acestor avioane, colonelul Kane a încercat să-și restrângă formația, însă, în rândul ultimului val comandat de căpitanul Taylor C. Wallace, aflat la manșa bombardierului *The Vulgar Virgin* (nr. 41-24198), existau deja trei goluri care nu mai puteau fi acoperite.

La fel de ghinionişti au fost și cei din Grupul

**118 / VALERIJ AVRAM,
ALEXANDRI! ARMA**

93, care au pierdut până la obiectiv cinci bombardiere. De la ei au abandonat misiunea și s-au întors prematur la bază: *War Maid* (nr. 41 - 24259) - locotenent Howard W. Freese -, *Hel-Isadroppm II* (nr. 41-23809) - căpitan Julian A. Harvey -, *Piccadilly FiUey* (nr. 41-241 11) - locotenent Theron U. Gol- lins Jr. -, *Shoot Luke* (nr. 41-23729) - locotenent George C. Black - și *Big Noise* (nr. 42-40969) - locotenent John W. Emmons^{LIII}. Patru dintre ele făceau parte din secțiunea comandată de maiorul Ramsey D. Potts, care și-a redus forța de atac cu aproape o treime.

În timp ce formația aeriană se apropia de sfârșitul lungii etape de deasupra mării, în apropiere de insula Gorfft, la ora 10,30, un alt episod tragic a marcat misiunea. Fără nicio explicație, avionul *Wongo Wongo* (nr. 42-40583), pilotat de locotenentul Brian W. Flavelle, a părăsit formația și s-a prăbușit în mare. În urma avionului a rămas doar o coloană de fum care se ridica din apele mării și niciun supraviețuitor.

Locotenentul Guy lovine, pilotul bombardierului B-24 *Desert Lilly* (nr. 41-24258), care zbura în dreapta lui *Wongo Wongo*, avea să declare: „...Colonelul Compton a dat

semnalul pentru a. urca în înălțime. Avionul nostru era. în urmă. Liberatorul nr. 28 pilotat de locotenentul Flavelle se clătina și a virat brusc spre stânga, cât pe ce să lovească pe nr. 36 (Brewery Wagon - n.n.) pilotai de locotenentul Palm. Am virat dreapta. Am avut impresia că nr. 28 a făcut această manevră pentru a nu jena traiectoria secțiunii superioare, dai; brusc, s-a întors pe o aripă, a picat circa 300 de metri și, încercând să. se redreseze, a intrat într-o vrie strânsă, spre dreapta. Am văzul cum a încercai din nou să. se redreseze, dar s-a prăbușit direct în mare și a. explodat. Cu câteva secunde înainte de impact, trei obiecte au țâșnii din aparat, cazând în apă. Avionul a luat foc și s-a scufundat, imediat. Fumul lăsat de explozie s-a înălțat la peste 300 de metri. Nu a fost observat niciun supraviețuitor. Ne-am învârtit în zonă și ne-am întors la bază întrucât formația s-a. pierdut în zare". Pilotul de pe Desert Lilly a părăsit formația și a survolai locul prăbușirii avionului lui Flavelle, dar nu a mai găsit nimic. Rămas în urmă, bombardierul n-a mai putul să ajungă re- slul formației și a abandonat misiunea, întorcându-se la bază. Pentru unii, gestul locotenentului Guy lovine a rămas neînțeles, reprezentând „un abandon al misiunii cauzal de o apreciere greșită”, întrucât „în mod aproape cert nu mai existau supraviețuitori și, chiar dacă ar fi existat, «Desert Lilly» nu avea posibilitatea să-i ajute”-.

Aflat în stânga avionului pilotat de Flavelle, locotenentul John D. Palm, care zbura pe *Brewery Wagon*, povestește:

«Wongo Wongo» zbura puțin înaintea mea, pe dreapta, când l-am văzul clătinându-se, căutând să

ia puțină înălțime pentru ca, eventual, eu să pot trece pe sub el, apoi, brusc, a virat spre stânga, deci spre mine, obligându-mă să fac o manevră disperată pentru a-l evita. Eram cu totul concentrat asupra comenzilor, n-am reținut decât acel viraj brusc al colosului care era împins

¹ *Ibidem*, p. 70.

- Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 65.

de⁰ gigantică forță spre mine... A fost un adevărat miracol că nu ne-am ciocnit... Apoi, când am căutat să văd ce s-a întâmplat mai departe cu avionul lui Flavelle, n-am mai zărit decât fumul exploziei înăllându-se deasupra mării în urma noastră... ”LIV.

Misterul dispariției lui *Wongo Wongo* nu a fost niciodată elucidat, dar s-a considerat că acesta s-a prăbușit, cel mai probabil, din cauza unei erori la pilotul automat al avionului sau la sistemul de alimentare cu benzină din rezervoare. Au fost avansate și alte ipoteze, printre care și aceea a unui act de sabotaj sau o defecțiune tehnică la unul sau mai multe motoare. Întrucât altitudinea formației era de 1 200 de metri, apariția oricăreia dintre problemele amintite ar fi făcut imposibilii redresarea avionului².

După unii autori, odată cu pierderea avionului *Wongo Wongo* și a echipajului acestuia, dispărea și navigatorul principal, locotenentul Robert F. Wilson, cel care trebuia să conducă, fără eroare, formația aeriană până la obiectiv. Mai mult, prin părăsirea formației de către avionul pilotat de Guy

LIV Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 245. - Jay A. Stocii, *op. cit.*, p. 65.

Ivone și abandonarea misiunii de către acesta, *Tulal Wave* îl pierdea și pe locotenentul Basil Antonio, al doilea navigator în ordinea ierarhică, răspunzător de ghidarea formației către Ploiești.

Colonelul Keith K. Compton nu a fost de acord cu această interpretare a evenimentelor într-un interviu acordat, în anul 2000, unui alt participant la raid, Robert Sternfelds – pilotul de pe faimosul bombardier *The Sandman*. Compton a afirmat că bombardierul *Teggie Ann* (nr. 4340664) a fost avionul din capul formației și că el, în calitatea de comandant al Grupului 376, fusese desemnat conducătorul principal al misiunii, cu responsabilitatea explicită de a conduce cele cinci grupuri de bombardament la Ploiești. Colonelul Compton l-a identificat pe căpitanul Harokl Wicklund – cel care participase și la Operația „Halpro” – ca navigator principal al misiunii, aflându-se la bordul lui 7^eg&e AOU, alături de el și genei aiul Uzai Enl. Afirmațiile lui Compton au fost susținute și de Harokl Wicklund^{LV}.

Astfel, Grupul 376 era urmat în ordine de grupurile 93, 98, 44 și 389 – care urma să zboare singur, axând ca țintă rafinăria de la Câmpina. Pentru reușita misiunii, americanii mizau în primul rând pe surprinderea apărării româno-germane, interdicția totală a comunicației radio pe toată durata zborului spre obiectiv fiind, din această perspectivă, foarte importantă.

Cu toate acestea, bombardierele americane au

LV *Ibidein*, p. 67.

-*Ibidein*, p. 67-68.

fost te- perate de postul de veghe de pe insula Corfu și informația privind traseul lor a fost imediat transmisă Centralei „Ti- ger” de la Otopeni, comandată de colonelul Pitcairn von Perlhshire. Datele respective, coroborate cu altele transmise din Grecia continentală, au confirmat direcția luată de bombardierele americane, fără să poală fi precizată ținta finală urmărită de echipajele acestora.

Germanii știau că de la Benghazi decolase o mare formație de bombardiere B-24, stațiile lor de ascultare interceptaseră și decodificaseră informații potrivit cărora bombardierele de tip *Liberator* se aflau deja pe drum. Informațiile respective au fost confirmate când masiva formație aeriană a fost delectată de stațiile de radar germane din Sicilia și de pe coasta Mării Adriatice. Rapoartele observatorilor de la sol de-a lungul rutei au întărit rapoartele stațiilor de radar. Apărarea antiaeriană din bazinul mediteranean și sudul Europei a fost pusă în stare de alertă-'.

Colonelul Compton, aflat la bordul bombardierului *Leggie Aun*, după ce a virat spre nord-est de insula Corfu, a condus formația peste Grecia. La ora 11,30, avioanele au fost semnalate în regiunea lacului Ohrid, la granița sâr- bo- albaneză, zburând către nord. Ajungând în apropierea lanțului muntos Pind, o ploaie puternică a obligat echipajele să se ridice la peste 3 000 de metri altitudine'. Pe măsură ce se ridicau, temperatura scădea, iar în interiorul avioanelor se instala frigul.

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 123**

Intre orele 1 1,50 și 12,20, bombardierele americane au fost semnalate, în valuri de 50 aparate, pe traseul sud Prilep-Pirol, de unde au schimbat cursul spre Sofia². Au pătruns în spațiul aerian al Iugoslaviei, printre lacurile Ohrid și Prespa, și au luat cap-compas pe direcția Skopje-Niș, fiind interceptate de stații germane instalate în apropiere de Sofia, pe vârful muntelui Stara Pianina. Operatorul german al radarului instalat la sud-est de Sofia a anunțat imediat Centrala „Tiger” de la Otopeni și colonelul Perthshire a dat alarma de gradul trei, anunțându-l de urgență pe generalul Gerstenberg, care se afla la odihnă la Timișul de Jos’.

Liberatoarele localizate în permanență de radarele germane din Grecia și de la Sofia au indicat adevărata lor țintă în momentul în care au virat dreapta și au intrat în spațiul aerian al Bulgariei. Șase biplane bulgărești *Avia. 11-534* vechi, de producție interbelică cehoslovacă, au decolat de pe aerodromul militar de la Vrajdebna, din apropierea Sofiei; două dintre ele au interceptat formația americană, dar au fost incapabile să angajeze lupta datorită calității lor

¹ Șerban-Liviu Pavelcscu, </>. *cil.*, p. 153.

-.AM R., fond 1376. dosar 6, (.467.

¹ Ioan Ciigorcscu, i>/>. *cil.*, p. 255.

mediocre - erau lente și înarmate numai cu câte două mitraliere de calibru mic. Avioanele bulgărești au fost semnalate și de unele echipajele americane. Horace H. Christensen, copilotul de pe bombardierul *Blonds Away* (42-40793) din Grupul 389 povestește: „*Am văzut două sau trei avioane inamice care erau niște Avia bulgărești. Zburau în afară razei de acțiune a mitralierelor noastre și nu au dat nici semn că vor să ne atace. Nu știam că aceste avioane nu erau echipate cu aparatură radio și am crezut că transmit localizarea noastră apărării aeriene*”. Intre timp, de pe aerodromul Karlovo au decolat și zece Messerschmitt Bf-109, avioane capabile să angajeze lupta, pilotate lot de bulgari, dar acestea nu au mai luat contact cu bombardierele americane-.

Înainte de a trece linia Dunării, lângă Lom, în Bulgaria, straturile de nori au afectat din nou unitatea formației, care pierduse deja 16 din aparatele sale ”. Traiectul urmărit de bombardierele americane până la intrarea în spațiul aerian al României fusese, deci, următorul: Benghazi-insula Corfu-Lacul Ohrida-Prilep-Dunăre-zona Bistret^{LVI}.

LVI Michael 11 ill, *Black Sumlay: Ploesli*, Schiller Publishing l.t.d., Atglen, PA., 1993, p. 54.

-Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 68.

’Șcrban-Liviu I’avelescu, *op. cit.*, p. 153.

’A.N.I.C., Fond P. C.: M. - Cab. Mii., dosar 393/1943. 1.

’Arhiva S.M.F.A., Fond C.A.A.T, 03/1. dosar 17, voi. 1.

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 125**

în ordinul de operații al Grupului 389 *The Sky Scorpions*, capturat de autoritățile militare române după raid, s-a trecut înălțimea de zbor pentru avioanele formației. Astfel, între Benghazi și insula Corfu s-a zburat la înălțimea de 700-1 400 m, între Corfu-Prilep-Pirost, avioanele au survolat sectorul la 4 200 m. Formația a zburat între Pirost-Craiova-Pitești la 2 100 m, apoi a coborât la 700 m până la Ploiești. Atacul urma să aibă loc între 82-99 m?

Mai mult ca sigur că și celelalte formațiuni au avut aceleași prescripții în privința altitudinii pe timpul raidului și atacului, care n-a fost respectată întocmai de către echipaje. Astfel, în carnetul de zbor al locotenentului NeefE. Melvin, pilot pe bombardierul *B-24 Boomerang* (nr. 42-401 15) din Grupul 389, luat prizonier împreună cu o parte din documentele avionului, s-au găsit următoarele indicații asupra înălțimii de zbor de pe itinerar: „Ora 8,29 - *Driana*. înălțimea de zbor: 3 000 picioare - circa 1 000 m. Ora 8,3 6 - *Tocra*. înălțimea de zbor: 3 000 picioare - 1 000 m. Ora 11,47 (39 grade, 50 minute nord; 19 grade, 30 minute est): 10 000 picioare - 3 300 m. Ora 12,30 (40 grade, 50 minute nord; 21 grade, 2 minute est): 15 000 picioare - 4 850 m. Ora 13,2 9 - *Pirol* (43 grade, 50 minute - 23 grade, 43 minute), înălțimea de zbor: 10 000 picioare - 3 300 m. Deviat de pe direcție 5 grade vest (43 grade, 30 minute; 23 grade,

tinderi, I. 89.

¹ Jay A. Slout, <>[>. cit., p. 68.

-*Ibidcin*, p. 69.

43 minute). Ora 14,32: zbor razant spre obiectiv.”

Tot din documentele capturate s-a constatat că orașul Pitești fusese desemnat ca zonă de plecare spre obiectiv, de unde grupările au trecut la zborul razant pe secții, în coloană de elemente.

Variația înălțimii de zbor până la Dunăre a avut ca scop inducerea în eroare a aviației de vânătoare, care să nu poală primi indicații precise asupra înălțimii la care formația de bombardiere americane naviga. Înălțimea mică de zbor deasupra României trebuia să facă inutilizabile stațiile de radar și să deruleze pânda aeriană, punând mari probleme artileriei antiaeriene, care nu putea acționa la viteze mari unghiulare.

Apropiindu-se de Dunăre, formația clin cele cinci grupuri de bombardament, în loc să zboare ca o singură coloană neîntreruptă, a început să se destrame. Distanța a crescut între cele două grupuri din față și următoarele. Colonelul Compton, care conducea formația, a stabilit viteza și puterea avionului său și a crezut că restul formației îl urmează. Experiența îi cerea să zboare cu viteze și parametri de putere mai mari, dar astfel a crescut și consumul de combustibil.¹

Colonelul Kane, comandantul (irupții 1)8, nu era un susținător al metodei lui Compton și în discuțiile purtate înainte de misiune s-a împotrivit aplicării ei. Comandând cel de-al treilea grup din formație, colonelul Kane a utilizat, în mod previzibil, parametri de putere mai mici și n-a putut ține pasul cu Compton. El a apreciat că în acest fel

cruța motoarele avioanelor din grupul său și, în același timp, economisea combustibil prețios, însă n-a făcut altceva decât să rămână în urmă și să blocheze celelalte două grupuri - 44 și 389 - aflate în spatele său². Distanța s-a mărit pe măsură ce formația învăluită de nori s-a apropiat de granița României, în timp ce stațiile de radar germane din Bulgaria au transmis prin radio Centrului de Comandă al Apărării Antiaeriene de la Otopeni informația privind apropierea formației inamice.

Practic, cele cinci grupuri s-au separat deasupra Balcanilor în două formațiuni din cauza tehnicilor diferite pe care le-au utilizat comandanții lor, Compton și Kane. Acest lucru s-a întâmplat datorită comandantului Crupului 98, care a insistat să zboare mai încet pentru ;i consuma mai puțin combustibil, dar nu și-a păstrat locul în formație, încălcând astfel ordinul de misiune.

Apropiindu-se de granița României, colonelul Comp- lon și-a coborât formația, micșorând viteza de zbor în speranța că încăpățânatul colonel Kane, care rămăsese în

urmă, va recupera din timpul pierdut. N-a avut succes, celelalte trei grupuri rămânând mult în urmă. Grupul 376 a executat mai multe viraje, pentru a oferi posibilitatea restului formației să-l ajungă din urmă pe comandant, clar totul a fost în zadar. Apăruse și o situație dificilă - din cauza acestor viraje exista pericolul dezorganizării formației conducătoare -, și în aceste condiții colonelul Compton a renunțat la reunirea celor două formații, continuându-și misiunea. A trecut Dunărea, intrând pe teritoriul României la ora

13,08, prin punctul Bistreț, aflat la 50 km est de Calafat, coborând la 150 m altitudine și măbind viteza la 305 km/oră'.

Odată cu pătrunderea formației de bombardiere americane pe teritoriul românesc, la ora 13,10, s-a dat alarma pentru apărarea pasivă, iar Comandamentul Apărării Zonei Ploiești—Câmpina a ordonat declanșarea camuflajului prin ceață artificială-. La ora 13,18, a fost trimisă la interceptare și angajare aviația de vânătoare română și germană, care avea să ridice în aer în total 58 de avioane de tipurile Messerschmitt Bf-109 G, Me-110 și IAR-80/81, din care 32 erau române și 26 germane³.

Între timp, colonelul Keith Compton avea misiunea să ajungă la Ploiești cu orice risc. Atingerea cu precizie a obiectivului nu era o sarcină ușoară, din cauza navigației la joasă altitudine, care era dificilă, din cauză că toate întretăierile de drumuri, toate satele sau colinele semănau între ele. Din acest motiv, direcția de deplasare și viteza avionului trebuiau monitorizate cu multă atenție și comparate permanent cu timpul, urmărind graficele speciale întocmite anterior. Vântul putea, de asemenea, să abată

¹ *Ibidem*, p. 70.

-A.M.H.. Ionel 137(>, dosar G, 1. 448.

Ibidem, p. (>08.

avioanele de pe curs și, pentru a nu greși traiectul ele zbor, trebuiau executate diferite corectii.

Navigatorul principal, căpitanul Harokl Wicklund, abia putea face calculele, din cauza seriei de viraje scurte executate de Complan după traversarea Balcanilor. Toate acestea, adăugate la modificările de viteză la care recursese formația, au îngreuiat serios navigația. Nici condițiile de lucru ale navigatorului principal nu erau corespunzătoare și favorabile unei activități de precizie. Astfel, în interiorul botului de sticlă al *Liberatorului Teggie Ana*, el era înghesuit alături de bombardierul Elbert Meșter și din cauza celor două mitraliere de calibru 12,7 mm, a încărcăturilor de muniție, și parașutelor, a servietelor și vestelor antiglonț, abia dacă se puteau mișca. Folosirea hărților și instrumentelor pe măsura de lucru se dovedea extrem de anevoioasă și din cauza soarelui, a cărui lumină inundase cupola de sticlă și transformase postul de lucru într-o adevărată seră^{LVII}.

ZBOR LA JOASĂ ÎNĂLȚIME

Restul bombardierelor americane au pătruns pe teritoriul României între Corabia și Bechel, în mai multe valuri, la interval de 20 de minute. Aflat la bordul avionului cu nr. 42-40773 din Grupul 389, căpitanul Philip Arderv nota: „*Ani trecut peste Iugoslavia și oua departe, /iesle*

LVII Jav A. Stou. <ijr cil., p. 71-72.

-Ă.X.I.C., fond I'.C.M.-Cab. Mii., dosar 393'19-13, I. 3

Dunărea lată și albastră. Acolo se vedea un trape fluvial extraordinar de intens... Vremea se înrăutățește. Nu mai puteam păstra formația la altitudinea la care zburam din cauza norilor și astfel am început să coborâm sub stratul de nori. Până să pătrundem fie cerul

întunecai de nori al. României, puteam zări celelalte două grupuri (98 și 44 — n.n.). Când am coborât sub nori, părea că suntem complet singuri. Târlirăm în continuare deasupra unui teren accidentat, încercând, cât mai bine să urmărim planul de zbor.”

După ce a trecut Dunărea, bombardierul *Teggie Ann*, la bordul căruia se afla colonelul Compton, a dat semnalul coborârii în altitudine până la o sută cincizeci de metri punând cap-compas spre Pitești, pe culoarul aerian dintre Craiova și Slatina. Între timp, sistemul de pândă și alarmare a observat bombardierele americane și a alertat Centrul de comandă de la Otopeni, care a dat imediat ordin de decolare pentru toate unitățile de aviație româno-germane. Manevra de schimbare a altitudinii de zbor a indus în eroare aviația de vânătoare româno-germană, care a primit ordin să se ridice la 5 000 m în așteptarea inamicului².

În apropiere de Craiova, bombardierul *Heaven Cail Wall* (nr. 42-40370), pilotat de locotenentul Charles A. Whitlock, a făcut cale întoarsă, din cauza unor defecțiuni tehnice la unul din motoare, punând cap-compas spre Cipru. Se afla la circa 250

km de obiectiv și era primul avion din Grupul 44 Bombardament care abandona misiunea. Din formația compusă din 178 de bombardiere, pornită în zori de la Benghazi, acum mai rămăseseră în aer 161 de *Liberatoare*.

Rula planificată prevedea ca formația să continue pe cap-compas spre est, utilizând ca reper orașele Pitești, Târgoviște și Florești. În timpul zborului, colonelul Compton a folosit hărți și fotografii pentru navigare și, împreună cu informațiile primite de la navigatorul Harold Wicklund, a condus formația deasupra teritoriului românesc. Man-

¹ Philip Ardery, *op. cit.*, p. 102

-Șerban-Liviu Pavelescu. *op. cit.*, p. 153.

șa avionului fusese preluată de copilului său, căpitanul Ralph Thompson^{LVIII}.

Piloții celor două grupuri aliate în fruntea formației - 376 *Liberandos* și 93 *Ted's Travelling* ('.dens - au menținut poziția cât au putut de bine. Colonelul Compton studia cu atenție alternativ hărțile și peisajul, în timp ce formația zbura la joasă altitudine, pătrunzând tot mai adânc în teritoriul românesc. Navigatorul Harold Wicklund îi oferise comandantului său o oră estimativă de ajungere la Ploiești, care era reperul final, înainte de ultimul viraj care îi ducea direct spre Ploiești.

În momentul în care primul grup de

LVIII Jav A. Sloul, *ubi. cit.*, p. 111.

- Șerban-Liviu Pavelescu, *ubi. cit.*, p. 153.

¹ Roger A. Treanien, *op. cit.*, p. 74.

- Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 295.

AL.RXAXDRI: ARMA

bombardiere a ajuns deasupra oraşului Târgovişte, s-a produs prima eroare ;i celor implicaţi în această misiune, comisă chiar de comandantul formaţiei. Acesta a confundat oraşul cu Horeşti - punctul iniţial final, de unde fiecare grup trebuia să-şi ia în primire ţintele, venind dinspre nord-vest, de-a lungul căii ferate - şi, în acest fel, Grupul 376 a virat spre sud-est, fiind urmat şi de Grupul 93-. A fost o mare eroare, întrucât, din ordinul lui Compion, formaţia virase prea devreme - la Târgovişte, nu la Horeşti -, îndreplându-se în viteză spre Bucureşti. Eroarea a fost sesizată de către o parte din piloţii aflaţi în formaţie, dar era prea târziu.

Locotenentul WallerT Slewarl, care pilota bombardierul *Ulah Man* din Grupul 93 Bombardament, povesteşte: „... *Dinlr-o dală avionul tare conducea formaţia a viral brusc şi fiindcă, eram imediat duf)ă el a trebuit să-l urmez. Navigatorul meu, Stanley R. Werts, mi-a spus: «Virăm firea devreme. Virăm cu 15 minute mai devreme!» l-am răspuns : «Acesta este calea ferată, cea care ne duce sfere obiectiv»... Apoi el mi-a zis:-«Aceasta este cea mai veche cale ferată din lume. Priveşte, cea fie care trebuie să o urmăm este nouă». M-am uitat şi intr-adevăr era. cea veche. Zburam către Bucureşti!...*”^{LIX}

O s-a întâmplat cu adevărat la bordul avionului *Te- ggie Auri* în acel moment rămâne un mister, iar diversele relatări publicate oferă imagini contradictorii despre acest moment crucial al

misiunii. Unele rapoarte afirmă că o parte din echipaje au observat imediat greșeala și l-au apelat pe Compton prin radio. Se pare că acesta nu i-a auzit, întrucât respecta cu strictele tăcerea radio. Alte surse susțin că la bordul avionului *Teggie Ann* ar fi urmat o dispută între căpitanul Wicklund, colonelul Compton și generalul Enl, iar ultimul, în calitate sa de conducător al întregii misiuni, a cerut să i se dea ascultare, chiar dacă decizia sa era greșită. În aceste condiții, Compton a executat ordinul, zburând pe direcția eronată, indicată de generalul Ent². Istoricul american Jay A. Slout afirmă: „*Nu există însă, nicio contradicție din partea echipajului său - inclusiv a generalului Enl și a lui Hawld Wicklund - cu privire la momentul când a executat virajul. În anii care au trecut au existat multe discuții și unele învinuiri cu privire la motivele virajului executat prea devreme la Târgoviște. Unii au sugerat că motivul ar fi fost pierderea prematură. În misiune a avioanelor «Wongo Wongo» și «Desert Lilly». Conipton și Wicklund nu susțin această explicație, ba chiar Wicklund și-a. asumat personal responsabilitatea, pentru incorectitudinea orei estimative de ajungere, spunând că făcuse pur și simplu o eroare. La rândul său, Compton a insistat că, în calitatea de conducător al misiunii, el purta, responsabilitatea*”

Cert este că, prin această manevră, s-a eliminat practic orice posibilitate de surpriză, generalul Enl rupând tăcerea radio penru a anunța formația că va executa o întoarcere

**134 / EALERII' AVRAM,
ALEXANDRI' ARMA**

spre stângii. Eroarea ele navigație a însemnat aproape ratarea țintei și expunerea la pericole neprevăzute. Singurul care n-a respectat ordinul, îndreptându-se spre Elorești, a fost bombardierul *Brewery Wagon* (nr. 41-24294), pilotat de Lexanul John Ducley Palm, originar din El Paso. Acesta s-a trezit singur în aer și a realizat că devenise o pradă sigură pentru aviația de vânătoare româno-germană. Nu mai era nimic de făcut, iar echipajul de pe *Brewery Wagon* a ales să zboare singur spre Ploiești, urmând să îndure toate pericolele posibile.

În acest timp celelalte trei grupuri - 98 *Pyramidiers*, 44 *The Flymg Eighl Balls* și 389 *The Sky Scorpioni* - survolau spațiul dintre Craiova și Pitești. După eroarea de navigație comisă la Târgoviște, Grupurile 376 și 93 au urmat traiectul Târgoviște-nord Buflea-București. Grupul 376 *Liberandos* a fost întâmpinat cu foc puternic de artileria AA din pozițiile de la periferiile Bucureștiului. Grupul 93 *Ted's Travelling Circas*, care a viral mai repede stânga, s-a îndreptat spre Ploiești, fiind atacat dinspre sud-vest de aviația de vânătoare care i-a provocat pagube. Între timp, și Grupul 376, care și-a pierdut coeziunea, s-a întors spre Ploiești și, zburând la o înălțime extrem de mică, a fost interceptat, în zona Crivina-Periș, de (irupții 6 Vânătoare, care fusese ridicat inițial la o altitudine mult mai mică decât celelalte avioane de vânătoare - doar 1 500 m'. Era primul contact cu forțele de apărare româno-germane.

Dacă raidul fusese bine organizat de către colonelul Smart, serviciile de informații aliate nu

cunoșteau în amănunt care era dispozitivul de apărare antiaeriană și pândă în zona petroliferă din jurul Ploieștiului și a orașului Câmpina. Anexa de contrainformații a planului de luptă

¹ Șerban-Liviu I'avelcsu, *og. cil.*, p. 153.
recunoștea că nu existau „*rapoarte recente care să determine apărările antiaeriene ale țintei*”. Menționa că sursele încredere indicau că în toată zona din jurul Ploieștiului existau mai puțin de o sulă de tunuri antiaeriene de calibru greu și mijlociu. Cât despre avioanele de vânătoare, anexa de contrainformații informa că în sectorul de apărare al zonei petrolifere existau șase aerodromuri pentru apărarea rafinăriilor și că de pe ele operau atât avioane germane, cât și românești^{LX}.

În documentul american se sublinia că, de peste un an, nici avioanele de vânătoare și nici servanții bateriilor antiaeriene nu mai fuseseră implicați în lupte, și că de aceea „*este de așteptat un declin inevitabil al eficienței*...”. De asemenea, se estima faptul că apărarea antiaeriană a zonei fusese astfel organizată încât să protejeze rafinăriile și instalațiile industriale împotriva atacurilor dinspre est și nord-est, împotriva eventualelor raiduri ale aviației sovietice. Nu se primiseră niciun fel de date potrivit cărora inamicul să se fi pregătit împotriva unui atac la joasă înălțime pe timp de zi dinspre vest. În sfârșit,

LX Jav A. Slom, *op. cit.*, p. 7(i; USAE Historical Division, Arhivele Brâncii, *Al RH-3: The Ploesti Mission of 1. August 1943*, I. 50-53.

același document pretindea că ruta spre țintă fusese astfel planificată încât săi evite apărarea antiaeriană și, similar, cursul de întoarcere nu fusese dirijat peste zone apărate^{LXI}. Întreprinderea unei misiuni de recunoaștere aeriană înainte de misiune i-ar fi scutit pe aviatorii americani de pierderile importante pe care le vor înregistra în timpul atacului.

Importanța zonei petrolifere și a capitalei României ;i obligat comandamentele militare române și germane să ia din vreme măsurile cuvenite. Astfel, încă din primăvara anului 1943 s-a stabilit, de comun acord, ca aviația de vâ-

na Euna.iduii a.iajijo.nad lauoZ Ea.iE.iEdE EJ
aza.ianpioa BS piiEUui.în *- *jj/p)/^ JWA <>i(i*
pumnisuoA - auEui.iah' .iopa jnjapoiu ydnp
IEZIUES.IO E-S ipsi:auBiiio,i Eji.ipE.asa 'aiugai iS
JUDEI .uapsA ap mind uiq iiii|?p ZUE.IJ jnuEndE.a
'Uetu.iaS injnniEpuEiuoa Ea.iaanpuoa qns 'ioqz
ap ajaiuauiEua.niiE EdEaui ES apada.t ap IEIE TOI
Ea puEUui.în 'f-9 60I<>W ^ ap a.iEojEUEA ap
nqnuoiAE Ea.iai\$Eouna E| lEipaun inaa.n IIE
IUEUIO.1 Il')O|I| (p ')f/ |) EUEULiaS p «[HOIJ mp
a.lEOIEU „VA I pidn.19 iu iE.ipE.aui y E n.uuad '|
izi^ E| ap jnuA.iai ad nsos E EpjsaaE [n|Euos.iad
'^51 atp.idE j Eq 'injnnSai -o|j]E a.iE.U'dE ap
jnmais is ui Esupui 1\$ (E.ioiq ad ap EsnpE asasn;
a.iE.a 'a.iEoiEUE^ pj E|upEasq EJE as pziPy Eq

■jsa mp iii pus mp miu mun jnzua ui |
iqE.iau|UA jun -Eds niaiadojE a.iEoiEUEA ap
apuEotAE 'pj isaan tq -n^ajna -nq a.ids lEidaipui
py.iEA na 'nSaiojq ap isa-pns EJ uinasE iq.o'un un
UEUI.IOJ aji.iniuo.ipO.iay EAoqE.ij-nSaioPj a.iapj -
o.riad lauoZ n.iB.indE aiEunsap (E.iadyj 15 |izi|,^
'.IOSiIEJJ ajEdiam.id auai.iaE azEq ia.ij apa ad ap
q'q E.IO na pund -aui lEjoaap E EUEiu.ia.o-
oiiEiuo.i a.iEoiEUEA ap EHEIAV

•Eaṭiniunp pmy 'iaqq E.ia aiinpi i\$
HIESIAEU |U|EUOS iad mp a]EiEiun(aaa.iEoap 'ap
a.iiuip gy lEinnu JEU -oyaE UE UEai.iauiE mjniE.i
Etuz iq j ()[paj-y i\$ 9 GOJ-ajV 'IS/OS"HVI l^ddn ap
auEiu.iaS-ouEiuo.i auuoiAE ()()I aisad mqjE as
lapnide j JE i\$ ni]nn\$aiO[j [n.infui aiEyn a|i.iniuo.ip
-o.ian ad '|în<n iq nEznq-Eaisyr/ pnuoipo.iaE ad
a.nn.qsui ap s.ina ui E|JE as aa 'a.nnop iSnaaaE na
EUEUIO.I Ejupnasa o i\$ OI 1'^W (^ LXII^P aiiEoiAE na

aimop 'aiiEuuaS aidEou ap a.iEoi -EUEA ap
apipEasa ijnop Eauí ainzEAa.id nv.ia mu 'E.nsaai?
EniiEj a| EiEunq^-inuEisuo_j i§ .IOSRIEJL 'E.iadij-
nSa.inang 'p_{zq}^ E| ap apinuio.ip_o.iaE ad
aiESEpluiE *a.iEO]EUEA ap a[-i.ipEasa iama
'EUEIUO.I EHEIAE .IEI '|IZIJ^ EJ aiEZE_q 'iz ap a.i -
EOJEUEA ap ajupEasa p.n EUOZ UI E_qiu ES EiiEiu.iaS
a.iEoiEu

acestea. Din 5 mai 1943, Escadrila 53 Vânătoare a intrat în dispozitivul grupului german, luând parte la alarmele de exercițiu cu șase avioane. Comandantul ei era căpitanul aviator Toma Lucian, ofițer respectat de toți pentru calitățile sale de pilot și tactician. Pe lângă acesta, în cadrul Escadrilei 53 Vânătoare, se aflau încadrați ofițerul de echipaj cl. III av. Ion Maga, sublocotenenții av. Vinlilă Brălianu și Elaviu Zamfirescu și adjutantul av. (r.) Ștefan Greceanu. La sfârșitul lunii iunie s-a prezentat la Mizil adjutantul av. (r.) Nicolae Scully, trimis în locul sublocotenentului av. Vinlilă Brălianu care fusese desconcentrat; o lună mai târziu, au sosit alți doi adjutanți: Gheorghe Feremide și Dumitru (Mitrică) Encioiu^{LXIII}. La Mizil se aflau și aviatorii germani din I/JG.4, unii dintre ei veterani ai „Bătăliei Angliei”. Printre aceștia se aflau căpitanul Wilhelm Steinmann - poreclit *Onkel Willy* („Unchiul Willy”) pentru că era decanul de vârstă, având 31 de ani², locotenentul Hans Wilhelm Schopper, căpitanul Franz Hahn - poreclit *Gokel* („Cocoșul”) -, toți decorați cu ordinul „Crucea de Fier”. Fiecare dintre ei comanda câte o escadrilă botezată cu numele unei culori: căpitanul Steinmann comanda Escadrila 1 „Albă”, locotenentul Schopper - Escadrila 2 „Galbenă”, iar căpitanul Hahn - Escadrila 3 „Albastră”³. încadrarea Escadrila 53 în unitatea germană de la

LXIII¹ Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 41.

¹-Cristian Crăciunoiu (coord.), *Operațiunea „Titlul ilare” (Talul uimi- citor). 1 august 1943 - Documente inedite*, p. 25-26.

¹ Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 42.

Mizil s-a făcut cu succes, piloții români îndeplinind un program intensiv de pregătire, într-un ciclu foarte scurt și riguros executat. Ordinul de decolare la alarmă era dat de comandamentul german. Aflate în aer, avioanelor li se indicau prin radio careul și înălțimea la care aveau să întâlnească inamicul. Pe

¹ Vasile Iiidoi, *Războiul uman în România (1941-1944)*, Ed. Tiparg, 2006. p. 40-42.

-Era născut pe 15 ianuarie 1921 la Niirnberg.

tot traseul până la locul indicat, piloții erau în legătură cu comandamentul german aHal pe aerodromul Pipera, căruia îi erau semnalate avioanele dușmane cu ajutorul sistemului de detectare *Freya*. Insistându-se în pregătirea de zbor, clin 25 mai s-a reușit ca grupul de la Mizil să decoleze frecvent cu câte 40 de avioane în zece minute de la darea alarmei^{LXIV}. Curând, piloții români au fost repede adoptați de cei germani, atmosfera de la Mizil fiind una cordială. Subofițerul Kurt Leopold, unul dintre primii aviatori germani sosiți la Mizil, povestește: „*Raporturile cu aviatorii români ai escadrilei numărul 4 [Escadrila 53 - n.n.] sunt bune. Ei sunt buni piloti, dar au o mentalitate diferită față de a noastră... După masă putem să-i cunoaștem mai bine pe omologii noștri români.. Mesele pe care ni le serveau durau uneori și cinci ore.*”²

La 1 august 1943, fiind duminică, cu excepția patrului de alarmă, toată Escadrila 53, în frunte cu comandantul, era învoită. În momentul când s-a dat alarma, odată cu celelalte escadrile germane, de la

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 127**

Escadrila 53 au decolat numai patru piloți: ofițerul de echipaj Ioan Maga, sublocotenentul av. Elaviu Zamfirescu și adjutanții av. Dumitru Encioiu și Nicolae Scully?

Pe aerodromul de la Târgșor, care se afla în apropierea Ploieștiului, își avea sediul Escadrila 45 Vânătoare, comandată de căpitanul av. Dan Vizanti. La 1 august 1943, din totalul de 12 avioane IAR-80 C dotate cu lunuri de calibru 20 mm, numai șase erau disponibile pentru zbor. Cu ele vor decola: locotenentul av. Ioan Bârlădeanu, sublocotenentul av. Crislu 1. Cristu și adjutanții av. Grigore Bălăcescu, Ioan Nicola, Ioan Bosinceanu și Ilie Lepădăm¹.

Pe aerodromul de la Pipera se afla Grupul 6 Vânătoare, cu Escadrilele 61 și 62. În ziua de 1 august 1943 erau disponibile 15 aparate și 12 piloți. La ora 13,18, când s-a dat ordinul de decolare, piloții erau deja echipați cu parașutele și legați de scaune în avioane, iar decolarea lor s-a realizat în mai puțin de un minut^{LXV}.

Ultima unitate de aviație românească folosită împotriva bombardierelor americane a fost Escadrila 51 Vânătoare de Noapte, aflată pe aerodromul de la Ziliștea. Echipajele românești din această unitate terminaseră școala la Popești Leordeni (de zbor fără vizibilitate - PSV) și se prezentaseră la Ziliștea la 12 iunie 1943, unde întreg personalul escadrilei a început zborul pe materialul de vânătoare de noapte de la unitatea germană NJG 6^{LXVI}. În lipsa unor documente

LXV Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 43.

LXVI NJG fi - *Nochljagd^eschwader* 6 = Flotila 6 Vânătoare de Noapte, Ib. eei mană.

**128 / TALER IU AERAM,
ALEXANDRI' ARMA**

explicative, este posibil că până la 1 august 1943, echipajele românești de la Vânătoarea de Noapte să fi zburat pe avioanele Me-110 ale uneia din escadrilele germane de pe Ziliștea, acestea fiind înmatriculate, la data atacului, cu însemnele Luftwaffe.

ATACUL

Prin eroarea de navigație comisă, Grupurile 376 și 93, care s-au abătut de la traiectul inițial, au eliminat elementul-surpriză asupra apărării AA de la Ploiești. Ajungând în apropierea obiectivului, cele două grupuri au fost întâmpinate cu foc puternic de bateriile din dispozitivul de apărare a orașului. Pe un arc de cerc, de la Valea Călugărească și până dincolo de Brazi, acoperind aproapeju-

mălaie din partea de sud a Ploieștiului, erau conteni rate două treimi din puterea de loc a bateriilor AA puse sub comanda colonelului Julius Kuderna, comandantul Diviziei 5 Antiaeriene germane. Tirul intens al apărătorilor a creat haos în rândul participanților la raid, dintre care multi și-au pierdut țintele ce le fuseseră desemnate. (Colonelul Compton, comandantul Grupului 376, nota: „*La câțiva kilometri depărtare de Ploiești, am pătruns într-un asemenea baraj de foc antiaerian, încât generala! Enl a ajuns la concluzia. că mijloacele de apărare antiaeriană intrate acum în stare de*

alarmă loială erau midi mai puternice decât se estimase". Astfel Grupul 376 a fost nevoii să vireze spre est și apoi spre nord în încercarea de a atinge linia dintr-o direcție mai puțin apărată. În momentul în care au ajuns în apropierea „Țintei albe 1” - Rafinăria „Româno-Americană” -, pe care trebuia să o lovească, cei din *Liberandos* au fosi întâmpinați de un alt baraj de artilerie AA, i;tr generalul Ent, aflat la bordul bombardierului *Tewie Anii*, a ordonat să se atace orice țintă oportunii ce apărea în cale. Majoritatea echipajelor și-au largai bombele unde s-a nimerii. În aceste condiții, grupul a suferit pierderi minime. Cele mai multe din bombele lansate de acest grup au căzut în preajma Rafinăriei „Româno-Americană”, îndeosebi peste parcul de vagoane din stațiile de triaj, situate la nord-est de acestea-,

în acest timp, o formație de cinci bombardiere, condusă de maiorul Normau Appold, aflat la bordul lui (*LI. (liante* (nr. 42-40657), care s-a desprins de *Liberandos*, a reușit să lovească „Ținta albă II” - Rahnăria „Concordia- Vega”, atribuită inițial Grupului 93 *Ted's Travelling Circus*.

¹James Dugan, Canoll Siewart, *og. cil.*, p. 351.

²Șeiban-Liviu Pavelescu, o/), *cil.*, p. 154.

Micul grup de avioane condus de Appold a lovit atât de precis complexul „Concordia-Vega”, încât s-a estimat că rafinăria a fost distrusă în proporție de 40%.^{LXVII}

LXVII *Ibitlein*.

¹Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 73.

-Șerban-Liviu I'avelescu, *op. cil.*, p. 154.

**130 / TALER IU AERAM,
ALEXANDRI' ARMA**

Unul din martorii aflați la sol - Ion Rotarii, pensionar, fost maistru-distilator la „Vega” - povestește: *„Focuri mari la «Astra», la «Orion», la «Aquila Română», la «Columbia», tocmai în capătul celălalt al orașului... Ordin ca în perioada alarmelor aeriene să nu. părăsim rafinăria. Am văzut un stol de avioane zburând dincolo de leleajen, pe sub coamele dealurilor. Am crezut că. nu erau pentru noi, dar cinci bombardiere s-au desprins de celelalte și s-au îndreptai glonț spre «Vega». Trei în față, două mai în urmă. Zburau atât de jos încât socoteam că n-aveau cum să. bombardeze fără, ca exploziile bombelor să. nu fac praf și pulbere propriile lor avioane... Primul a trecut cam pe la jumătatea hornului celui mare al rafinăriei. Nemții trăgeau de pe toate platformele plantate înjur, dar și din avioane. De la. înălțimea aceea totul putea, fi măturat. Au perforat câteva rezervoare din care a țâșnit gazolina, ca. artezienele, luând foc de la prima scânteie. O bombă, a retezat coloana de distilare fracționară a bateriei a 5-a... Alta a făcut zob stația de pompe. Un inginer a. fost strivit de fierăria. care s-a. /n ābușit peste el, lângă atelierul mecanic. Au luat foc câteva vile din colonia rafinăriei... „.-*

Celălalt grup - 93 - a reușit să lovească cu mari dificultăți rafinăriile „Astra Română”, „Orion” și „Columbia- Aquila”⁵. în timp ce locotenent-colonelul Addison Baker conducea cea mai parte a grupului împotriva Rafinăriei „Columbia-Aquila”, restul bombardierelor - conduse de maiorii George Brown și Ramsey Potts - au atacat Rafinăria „Astra

Română”, repartizată inițial Grupului 98. Pen-

¹ Jay A. Stoul. *op. cit.*, p. 79.

- Ioan Giigorescu, *op. cil.*, p. 332.

tiu a-și putea lansa bombele pe țintă echipajele din *Ted's Travelling Circus* a înfruntat o reacție deosebit de puternică a apărării antiaeriene, iar pierderile au fost grele.'

Grupurile 98 și 44, care au urmat ruta corectă, au atins punctul inițial final de la Ploiești, dar în momentul în care au virat spre sud-est, mergând de-a lungul căii ferate, au fost atacate de unul dintre cele două trenuri dotate cu platforme pe care erau instalate tunuri AA, care făceau parte din apărarea Ploieștiului. Acesta le-a urmărit până aproape de oraș, producându-le pierderi grele. Grupurile comandate de Kane și Johnson au ajuns la țintele lor după ce acestea fuseseră lovite de Grupul 93. Cele patru valuri de bombardiere au reușit să-și lanseze bombele, mai mult pe ținte libere, în ciuda unui infernal baraj de artilerie AA, fiind atacate, imediat după traversarea barajului, și de aviația de vânătoare². În acest timp, cea de-a doua secțiune a Grupului 44, condusă de maiorul Posey, a atacat Rafinăria „Creditul Minier” („Ținta Albastră”) de la Brazi, pe care a lovit-o puternic.

Ultimul grup - 389 - a virat de asemenea greșit la Târgoviște, dar s-a corijat rapid și a atacat Rafinăria „Steaua Română” din Câmpina. Ca și atacul secțiunii concluse de Posey, derulat cu câteva minute mai devreme asupra „Creditului Minier”, raidul grupului comandat de colonelul

Jack Wood asupra Rafinăriei „Steaua Română” a decurs conform planului. După ce a bombardat rafinăria de la Câmpina, Philip Ardery, copilot pe bombardierul nr. 4240773, se considera norocos: *„Am scăpat pur și simplu pentru. că erau ținte mai ușor de doborât. Cerul era plin de avioane muribunde, puternic avariate de AA și care au fost incendiate de vânătoare.”* Grupul 389 a pierdut în acest atac patru bombardiere, multe altele fiind serios avariate.

Majoritatea autorilor care au scris despre „Tidal Wave”, consideră că bombardierul *Brewery Wagon* (nr. 41-24294) din Grupul 376 *Liberandos* a fost primul avion doborât la Ploiești, la 1 august 1943. Acesta se afla la 42 km de cea mai apropiată rafinărie, zburând singur spre Ploiești. A trecut printr-un nor de ploaie, după care, ajungând deasupra obiectivului, a fost vizat de o baterie de AA – după unele surse, Bateria nr. 8 amplasată la Berceni, nu departe de Mănăstirea Ghighiu² – care i-a lovit primul motor de pe planul drept, scoțându-l din funcțiune. O ploaie de schije s-a abătut asupra *Liberatorului*, despicându-i fuzela- jul în spatele navigatorului, lovind părțile laterale și botul de plexiglas. Navigatorul William M. Wright a fost atins de numeroase schije în spate, una dintre ele străpungându-i ceafa și ucigându-l pe loc. Avariat, *Brewery Wagon* a reușit să deschidă trapele și să lanseze două bombe de 1 000 livre asupra Uzinei de armament „Concordia”, producându-i avarii grave. În urma exploziilor, întreaga hală a turnătoriei a fost distrusă.

Bombardierul a fost interceptat apoi de Me-109 G-2 (nr. 14142), pilotat de căpitanul Willi Steinmann, comandantul unității 1/JG.4 de la Mizil. În momentul atacului, avionul american ducea o trenă de fum, iar proiectilele trase de Steinmann l-au ucis pe bombardierul Robert Merrill și i-au rănit pe John D. Palm și pe copilotul William E Love. Explozia unui proiectil de 20 mm aproape că i-a smuls jumătate din piciorul stâng lui Palm. Chiar în acele condiții dramatice, cei doi aviatori au încercat o aterizare forțată într-un lan de porumb în apropiere de localitatea

¹ Philip Ardey, *op. cit.*, p. 108-109.

- Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 304.

Tătărani, aflată la sud de Ploiești. Copilotul William F. Love a acționat extintoarele cu gheață carbonică pentru a evita o explozie a motoarelor incendiate. Începea agonia supraviețuitorilor, captivi în ceea ce mai rămăsese din *Brewery Wagon*, primul *Liberator* care ajunsese la Ploiești

Deși grav rănit, locotenentul John Dudley Palm a reușit să iasă primul din epava avionului. În urma lui au ieșit copilotul William Love și mecanicul de bord Alexander Rockinson, care au reușit să-i scoată și pe mitraliorii Dallas A. Robertson, Harold Block, Clay E. Snyder și William E. Thomson. Pentru a-i opri hemoragia, unul din membrii echipajului i-a făcut lui Palm un garou. Acesta își amintește: „După ce ani zăcut acolo în lanul de porumb pentru câteva minute, a apărui un grup de soldați. Mi-am scos pistolul Colt și l-am îndreptat spre ei. Rocky mi-a spus «Oh, domnule, nu faceți

asta!» M-a uimit faptul că mi-a spus «domnule», întrucât nu era obiceiul lui de a mi se adresa astfel. M-am hotărât să nu trag, imediat în spatele nemților -veneau și câțiva soldați români. I-am spus lui Rocky să meargă și să aducă pe unul dintre ei, deoarece aceștia păreau a. fi prietenoși. A făcut ce i-am zis, iar aceștia, s-au apropiat de mine să vadă. în ce stare sunt. Câțiva soldați au rămas cu noi, iar ceilalți au plecat. Intre timp, nemții au încercat să ne ia din mâinile românilor. Aceștia nu le-au permis sub nicio formă să se atingă de noi. Soldații ronuîni m-au dus apoi la o baracă din. apropiere, aflată lângă un balon de baraj. De acolo puteau să. mă transporte cu un camion. Cu ei se mai aflau un mitrahor de la un alt bombardier, Rocky și eu. Au trecut aproape cinci ore după ce am fost doborâți până am ajuns înlr-un spital românesc”.^{LXVIII}

Locotenentul John Dudley Palm a fost internat la Spitalul „Schuller” din Ploiești și operat de medicii Gheorghe Petrescu și Anastasiu-Bari, care i-au amputat piciorul stâng, salvându-i viața. Restul echipajului a fost luat în captivitate și transportat la București. Bombardierul *Breu>ery Wagon* a fost primul și singurul avion pierdut de Grupul 376 *Libe- randos* pe teritoriul României la 1 august 1943. Majoritatea echipajelor și-au largat bombele unde s-a nimerit și au părăsit zona obiectivului fără pierderi.

Pe drumul de întoarcere, avionul pilotat de locotenentul Wilfred E. Hines, *Chief Wahoo* (nr. 41-

24297), avariat și cu benzina pe terminale, a abandonat formația și a aterizat de urgență la Kardak, pe teritoriul Turciei neutre; toți cei zece membri ai echipajului au fost reținuți în această țară '. L-a urmat bombardierul *Ole Sarge* (nr. 42-40658), al locotenentului James I. Miller, avariat și cu unul din membrii echipajului rănit, care a aterizat la Nicosia, în Cipru, dar a revenit în Libia cinci zile mai târziu^{LXIX}. Restul avioanelor din Grupul *Liberandos* s-au întors la bază, după un zbor de circa 13 ore.

în schimb, Grupul 93 a suferit pierderi grele. Imediat ce s-au apropiat de Ploiești, bombardierele americane din *Ted's Travelling Circus* au fost supuse unui puternic foc antiaerian. Desprins din formația condusă de Compton și Enl, locotenent-colonelul Addison Baker a încercat să-și îndrepte bombardierele către oricare din rafinăriile ce puteau fi lovite. Aflați la bordul avionului *Hell's Wench* (nr. 4240994), locotenent-colonelul Addison Baker, comandatul Grupul 93 și copilului său, maiorul John Jerstad - care se oferise voluntar să participe la misiune - au continuat să zboare spre nord. Ținta aleasă de Baker era Rafinăria „Columbia-Aquila”, alocată inițial unei părți din Grupul 44. Îl urmau îndeaproape bombardierele din prima secțiune a Grupului 93, în total 21 de aparate, împărțite în

două valuri. Primul val era condus de avionul lui Addison Baker, fiind flancat de *Euroclydon* (nr. 42-40612), pilotat de locotenentul Enoch M. Portei (aflat în dreapta) și *Ulah Man* (nr. 41-24226) al locotenentului Walter T. Stewart (pe stânga). Al doilea val era condus de bombardierul *Exterminator* (41-23717) al căpitanului Hugh Roper, avându-l în stânga pe Russell Longhecker - pilotul de pe *Thunder Mug* (nr. 42-40246) - și în dreapta pe Victor Ollifle, care zbura pe *Lei 'er Rip* (41 - 24121).

Bateriile antiaeriene românești și germane au dezlănțuit un foc infernal, schije și proiectilele de 20 mm au lovit mai multe avioane din Grupul 93, echipajele înregistrând morți și răniți la bord. Tirul antiaerian era atât de puternic încât „*nu credeam că vreunul dintre noi va scăpa viu dintr-un asemenea infern; un avion a lovit un balon de baraj și s-a dezintegrat într-un bulgăre de foc*”, își amintește locotenentul Earl G. Huit, pilotul de pe *Tarfu* (nr. 41.23810); acesta a ajuns la bază cu aparatul ciuruit de proiectile și cu doi răniți la bord, după ce atinsese cu aripa stângă cablul unui balon din barajul AA. Bombardierul *Dealh Dealer* (nr. 41-40611), pilotat de locotenentul Alva [. Geron, a primit mai multe lovituri în fuzelaj, fiind răniți mecanicul de bord John I. Powers, precum și mitraliorii Pravdomil Sroubek și Paul P. Daugherlhy - acesta din urmă, având răni grave, nu a mai supraviețuit. Și pilotul de pe *Thunder Mug* (nr. 42-40246), locotenentul Russell

Longnecker, a rămas pur și simplu uimit de tirul terestru: „*cartușele și obuzele trasoare formau o perdea atât de compactă (...) încât le făcea să te gândești la o plasă pescărească făcută, din frânghii aprinse, (vedeam că nu ne vom mai întoarce.*”

¹ James Dugaii, Cărmii Stewai t, <>[>. cit., p. 143.

La apropierea ele obiectiv, bombardierul lui Addison Baker a fost lovit de tirul AA în bot și în aripa dreaptă, ceea ce a generat incendii la două motoare^{LXX}. Trecând printre hornurile rafinăriei, bombardierul *Hell's Wench* și-a lansat încărcătura peste stația de pompare a țițeiului. Eliberați de bombe, locotenent-colonelul Addison Baker și maiorul John Jerstad, cu flăcări la bord, au încercat să ia înălțime, dar avionul grav avariat n-a mai răspuns la comenzi și s-a prăbușit peste traversele de cale ferată din depozitul Fabricii „Creuzol”. În urma impactului, întreg echipajul și-a pierdut viața, iar cadavrele carbonizate n-au mai putut fi identificate². Pentru curajul lor dovedit în luptă, comandantul Grupului 93, locotenent-colonelul Addison Baker și maiorul John Jerstad au fost decorați post-mortem cu „Medalia de Onoare” (*Medul of Honor*) a Congresului SUA.

Zburând în dreapta lui *Hell's Wench*, la trecerea prin barajul celei de-a doua centuri AA a fost atins și bombardierul *Euroclydon*. Lovit în rezervorul auxiliar din compartimentul bombelor,

LXX Koger A. FTecman, op. cit., p. 123.

- Ioan Grigorescu, o]], cit., p. 324-225.

' IIMeni, p. 321.

- Michael Hill, op. cit., p. 167.

AN.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, 1. 2 12- 245.

avionul pilotat de locotenentul Enoch M. Porter Jr., s-a prăbușit pe școala din satul Plopu. Au reușit să sară cu parașutele numai navigatorul Raymoncl P. Warner, bombardierul Jesse D. Franks Jr. și mitraliorii Charles A. Reed și James R. Vest. Din păcate pentru Jesse Franks, cei 22 de metri nu au fost suficienți pentru deschiderea parașutei.

Se pare că bombardierul a fost lovit de o baterie antiaeriană românească. Artileristul Ion Popa, căpitan în rezervă, comandantul tunului care a revendicat doborârea avionului *Euroclydon*, povestește: „...Tocmai prinsesem unul în lungul țevii, că am trecut la tun, nu mai era. vorba de comandat o baterie ca la exerciții, ci obuzul, ochiul, perculatorul și explozia la

limita razei la care se împrășcau schije, încât riscam să fim făcuți bucăți de propriile noastre obuze... Și-l văd p-ăla pe care l-am nimerit în plin, era din primul val, a viral la dreapta, menținându-se în aer, și a (hrut-o așa, spre Rafinăria «Unirea», unde și-a lansat bombele, apoi s-a. prăbușit undeva, la. marginea de sud a orașului. Cliuiam de bucurie, era primul nostru american doborât și, după raid, când ne-am dus să-i căutăm, epava, am văzut că purta numele de «Euroclydon». Asta a. fost soarta lui... „¹

Unul clin cei trei supraviețuitori, navigatorul Raymoncl Warner s-a trezit la marginea unui pârâu: „*Mi-am revenit spre seară. Am ascuns parașuta și m-am pregătit să. merg către Turcia. A trebuit să mă așez din când în când fie marginea pârâului deoarece simțeam că. leșin. Mă gândeam că dacă aș fi zăcut acolo toată noaptea nu aș mai fi*

supraviețuit. Am mers către o casă țărănească care se afla, undeva în stânga mea. S-a întâmplat să întâlnesc doi soldați care se aflau în apropiere; m-am predat lor. Aceștia m-au dus la casă.” Intr-un final, Warner a fost transportat de către soldați într-o clădire unde se aflau mai mulți prizonieri americani răniți. A fost așezat într-un colt unde se aflau cei în stare gravă. Mai târziu avea să afle că acela era locul rezervat pentru cei care nu mai aveau nicio șansă de supraviețuire².

Este posibil ca aviatorii din (irupții 93 să fie cei care au deschis focul cu mitralierele de bord asupra localității Râfov, „*milra Hind în salul. Moara Domnească casele oamenilor, precum și o magazie a locuitorului Stelian Mimă, răbind o fată de 19 ani în pulpa piciorului și o fetiță de patru ani. Au fost lansate bombe explozive de calibru greu în. nordul satului Râfov spre stația CUR Cor/ătești și alte 15 bombe incendiare în marginea salului Goga spre Râfov... ”.*”

Primul val al *Ted's Travelling Circus* trecuse, pierzând două avioane. Au urmat bombardierele din al doilea val. Echipajul *Liberatorului Jose Carioca* (nr. 42-40617), comandat de locotenentul Nicholas Stampolis, care se afla la prima misiune, a avut parte de un destin tragic. Lovit de AA în compartimentul bombelor, la șapte kilometri de țintă, avionul a mai primit încă un proiectil, care a explodat în fuzelaj, luând foc. Unele surse afirmă că după ce a trecut printr-un baraj de foc al artileriei AA, echipajele care zburau în urma lui *Josc Carioca*, l-au văzut pe Stampolis cum a intrat cu bombardierul într-o clădire din incinta Rafinăriei

„Unirea”, ieșind din ea pe partea cealaltă, cu aripile aproape smulse, continuând să se mențină în aer datorită sustentăției^{LXXI}. Cert este că epava avionului s-a prăbușit peste clădirea penitenciarului de femei din Ploiești, ucigând 64 dintre deținuți și trei bărbați, dar și pe cei 10 membri ai echipajului².

Bombardierul *Honkey Tonk Gal* (nr. 42-40625), pilotat de locotenentul Hubert K. Womble, a fost ultimul aparat al *Ted's Tracei ling Circus* care a atacat „Ținta albă V”. Pilotul își amintește cum „rezervoarele săreau în aer, avioanele se /năbușeau, iar altele erau flăcări. Nemții trăgeau cu lunurile AA de 88 mm ca și cum ar fi tras cu pușca. În căprioare, iar noi eram căprioarele.” La un moment dat, „am fost loviți în aripa dreaptă în zona radio. Radio-operatorul (sergentul Howard Ford) a fost pur și simplu aruncat din scaun.” Atunci pilotul a realizat că nu vor mai putea zbura către casă. „Am pierdut un. alt motor, de dala aceasta, pe aripa stângă”, povestește Womble. Un alt proiectil a lovit avionul, intrând pe sub punte și explodând chiar la picioarele lui: „Am fost lovit; explozia apnmpe că m-a aruncat în sus și m-a întors pe partea dreaptă.”

LXXI Io. Iu Grigoiescii, *i>/>. cil.*, p. 327.

²A.N.I.C.jbnd I.GJ.-E, dosar 1/1943, 286-291.

**141 / VALERII. ' AVRAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

Știam că am fost rănit, dar nu simțeam nicio durere. Nu mai puteam să. apăs pe pedala care controla aripile, așa că Lariy (co- pilolul Lawrence Lancashire - n.n.) a fost cel care a controlat avionul din acel moment. Cu trei motoare distruse, trebuia să aterizăm!". ' Bombardierul Honkey Tonii Cal a aterizai forțat pe un câmp, la vest de Ploiești, nu departe de aerodromul de la Strejnic. Tot echipajul a reușit să iasă din epava avionului, mai puțin bombardierul William Linie care fusese prins în tunelul de sub puntea cockpitului. Rănit, pilotul Hubert Womble a fost printre primii capturați. Acesta avea să declare: „Am căzut pe nu câmp și. ne-am împrăștiat pe o distanță destul de mare. Mă durea spatele și aveam arsuri pe mâini. Cu greu m-am ridicat de jos, după, aterizare. Am așteptat un timp, apoi m-am îndreptat spre nord-est. M-au ajuns din urmă niște oameni care nu știau cine sunt. M-au dus la uu post de jandarmi și aici m-a luat în primire un subofițer Am rămas nedumerit că nu mă percheziționează. Primul lucru pe care l-a făcut a fost să- mi dea apă, apoi a scos o trusă de prim-ajutor și a început să-mi panseze mâinile. Am -văzut în ochii lui de creștin omenia și simțul mioarei militare. M-a luat într-un vehicul și m-a dus la spital într-un oraș cu rafinării care încă erau în flăcări.”-

Locotenentul Hubert Womble și sergentul James Barker au fost duși de jandarmi la un spital militar din Câmpina. După câteva ore, românii au reușit să-l scoală din epava avionului și pe bombardierul William Linie. Grav răniit, acesta a fost transportat la spital, însă nu a supraviețuit

decât șapte zile. Womble povestește: „În spital l-am întâlnii pe locotenentul William K. 1 jitie, bombardier, originar din, orașul Memphis. A fost operat, dar era foarte grav rănit. Am văzul cum doctorii români au făcut lot ceea ce pu-

¹ Michael Ilill, *op. ut.*, p. li(i).

- Va lei iu Avram, *Opertiliiiiea „Titlul Wao<“m*, „Revista Jandarmeriei”, anul III, nr 15 (40)/1 august 1993, p. 3.

leaii ei să facă pentru a-l salva, dar nu s-a pulul face nimic. „' A murit la 8 august 1943.

Pierderile formației conduse de Addison Baker vor continua .și pe drumul de întoarcere. Ciuruite de AA, bombardierele *Lille Lady* (nr. 41-23754), al locotenentului Ri- chard L. Wilkinson, și *Vulgar Virgin* (nr. 42-40608), pilotat de locotenentul Claude A. Turner, nu au mai putut continua zborul spre casă, aterizând de urgență în Turcia la Qorlu. în schimb, avioanele *Lei er Rip* și *Exterminator*, după ce au scăpat de la Ploiești, s-au ciocnit în zbor deasupra Balcanilor, supraviețuind numai trei membri din echipajului celui de-al doilea bombardier^{LXXII}.

Din cauza erorii de orientare de la Târgoviște, avioanele din cea de-a treia secțiune - „C Force” - a *Ted's Travel- ling Circns* au venit dintr-o altă direcție decât fusese planul inițial de atac. *Liberatorul Duchess* (nr. 41-24147), pilotat de maiorul Ramsey Potts Jr., conducea formația de nouă bombardiere, care s-a trezit în fața Rafinăriei „Columbia- Aquila”, țintă rezervată celor din Grupul 98 *Pyramidiers*. Pentru a evita o coliziune

cu alte avioane care veneau din față, echipajele aflate sub comanda lui Potts s-au îndreptat spre cealaltă rafinărie: „Astra Română”.

În apropiere de țintă, micul grup de avioane condus de Potts a fost luat în primire de bateriile antiaeriene. Tunurile de 20 mm de la sol trăgeau continuu, tirul devenise năucitor și mii de proiectile urcau spre cer, în timp ce zborul bombardierelor americane prin barajul de foc devenise cumplit. Sergentul mitralior Louis Smith de pe bombardierul *Duchess* rememorează acele momente: *„Mi se părea că veneam la, aterizare, chiar dacă, mă gândeam că zburăm prea, repede și prea jos. L-am auzit pe operatorul-radio care a strigat: «Baloane, baloane, baloane!», iar răspunsul maiorului Polis a fost: «La naiba cu ele!»*. Proiectile trase ele bateriile AA de la sol l-au rănit pe mitraliorul lateral Edward L. Bagby. Potts și copilul său, Robert Timmer, au ridicat avionul pentru ca bombardierul să poată lansa încărcătura, după care au coborât și au mărit viteza, să părăsească cât mai repede zona rafinăriei^{LXXIII}. La bordul bombardierului *Ready & WiU'mg* (nr. 41-24109), pilotat de căpitanul John P. Roche, a izbucnit un incendiu, care a fost însă stins. Mecanicul de bord îneci Anderson a reușit să astupe o conductă spartă care transporta benzina la motoare chiar în condițiile în care o schijă i-a distrus toți dinții din față, suportând dureri atroce. Proiectilele de 20 mm care au explodat la bord i-au

LXXIII Michael Illl, <>[>■ cit., p. 67.

- Roger A. Freeman, o]>. cit., |). 137-138.

Mbideiii, p. 124.

rănit și pe locotenent-colonelul Willis E. Beightol - care zbura în calitate de observator -, pe navigatorul Hal E. Bilyeu și pe mitraliorul aflat în turela superioară².

Prima victimă a secțiunii conduse de maiorul Potts a fost sergentul mitralior Leicester D. Havens de pe bombardierul *Jersey Bounce* (nr. 42-40(509), care zbura în spatele lui *Duchess*. După unele surse, acesta ar fi chiar primul american mort la Ploiești în ziua de 1 august 1943. Atacat înainte de țintă, se pare, de IAR-ul 80 pilotat de sublocotenentul av. Carol Anaslasescu din Grupului (5 Vânătoare'', Leicester, care se afla în turela dorsală, a fost ucis instantaneu. Agonia lui *Jersey Bounce* abia începea. Lovit în bot de proiectilele trase de la sol, cu două motoare incendiate și planul stâng măcinat de trasoare, pilotul Worthy A. Long a încercat, imediat după lansarea bombelor, o aterizare forțată lângă Rafinăria „Vega”, la Ploieștiori. La impactul cu solul, bolul s-a rupt din fața parbrizului, rostogolindu-se înaintea avionului. Au supraviețuit pilotul Worthy A. Long, copilotul John O. Lockhart, navigatorul Normau C. Aclams și mitraliorul IgnaliusJ. Diecidue. Sergenții Mari- on J. Szaras și Maurice J. Peterson au fost grav răniți și au decedat la scurt timp după impact, fiind îngropați în Cimitirul Eroilor din Ploiești. Supraviețuitorii au fost prinși și ținuți sub pază la o baterie AA din apropiere. Locotenentul Normau Aclams, căruia auzul nu i-a revenit decât după trei zile, avea să-și amintească că au fost duși la un post de prim-

ajutor, unde se aflau alți aviatori americani răniți^{LXXIV}.

Al doilea avion pierdut de secțiunea condusă de maiorul Ramsey Potts a fost bombardierul *The LadyJane* (nr. 4240804), pilotat de locotenentul William E. Meehan Jr. în timp ce se îndrepta spre obiectiv, acesta a fost lovit în plin de tirul artileriei antiaeriene. Pilotul a încercat o aterizare forțată, dar la contactul cu solul aparatul s-a dezintegrat. A scăpat cu viață numai sergentul mitralior Laurence A. Yates Jr., ceilalți nouă membri ai echipajului pierzându-și viața'-'.

Unele amănunte în legătură cu soarta acestui bombardier ni le oferă locotenent-colonelul M. Schipor, comandantul Legiunii de Jandarmi Prahova în raportul său secret, trimis în ziua de 5 august 1943 Comandamentului Inspectoratului General al Jandarmeriei. Iată ce nota acesta la punctul 8: „... *Pe raza postului de jandarmi Ploieștiori, au căzut două avioane inamice și anume: unul la nord-est de Ploiești, în imediata apropiere a șoselei naționale Ploiești-Buzău, iar al doilea, tot la nord-est de Ploiești, la o distanță de 300 m de oraș și 400 m de șoseaua națională Ploiești-Buzău, ambele între orașul Ploiești și albia râului Teleajen. Avioanele au fost complet distruse, pe unul se mai putea citi nr. 40804-X (nr. 42-40804,*

care era scris pe deriva bombardierului The Lady /ane – n.n.). S-au putut identifica 11 cadavre

LXXIV Michael Hill, *op. cit.*, p. 68.

-Cornelii! Năstase, Dan Melinle, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 58.

carbonizate ale aviatorilor americani, care au fost ridicate de Garnizoana Ploiești. Primit care au sosit la. aceste avioane au fost militarii germani, care au instalat santinele și apoi au sosit și militarii Diviziei (române) 18 Munte, care au instalat santinele; ulterior s-a mai instalat și câte o santinelă din partea postului local de jandarmi. De la unul din cele două avioane s-au ridicat o parașută și un pistol, de către șeful postului de jandarmi Bucov, care au fost înaintate Legiunii, iar Legiunea (de Jandarmi Prahova - n.n.) cu raportul nr. 26899/2.08.1943 le-a înaintat Diviziei 18 Munte. Un militar german, care a venit cu motocicletă WH.20305, a ridicat un porthart, un ceas, un porlmoneu și casca de zbor din capul unui pilot aviator american care fusese mai puțin ars. În ziua de 2 august 1943 de la ambele avioane s-a. ridicat câte o mitralieră, iar de la unul și un aparat de fotograf al de domnul colonel Pro- topopescu din Ministrul Aerului...".'

O salvă de 20 mm a lovit în plin și avionul *Hell's Angels* (nr. 42-40781) pilotat de tânărul locotenent Roy C. Har- ms, originar din Grafton, statul Wisconsin. Fiind incendiat în zona mitraliorilor laterali, datorită lovirii rezervoarelor auxiliare din compartimentul bombelor, pilotul a încercat să ridice avionul la 100 metri, pentru a se putea sări, dar s-a prăbușit pe o mică colină, la Chițorani, lângă Rafinăria „Unirea Speranța”. Singurul supraviețuitor a fost mecanicul de bord Jack J. Reed, care a reușit să sară înainte ca avionul să se prăbușească. „Nu știu cum am scăpat. Mi-aș fi dorit însă să Ji căzut și să fi murit

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 147**

cu acei oameni viteji care nu au vrut să sară^{LXXV}, afirma cu regret acesta.

Bombardierul *Pudgy* (nr. 41-42613) al lui Milion Teistei' a fost lovit de AA în aripă și în motorul nr. 2, dar a

'A.N.I.C., Ionel I.G.J.-T., dosar 1/1943, 1. 290.

putut să-și lanseze bombe. A reușit să se îndepărteze de liniă, dar fost atacat, la 90 km sud-vest de Ploiești, de aviația de vânătoare. Revendicat de adjutantul av. Gheorghe Cocebaș din Grupul 6 Vânătoare, dar și de piloții germani din I/JG 4^{LXXVI}, bombardierul a aterizat forțat într-un lan de porumb la Ogrezeni, în județul Ilfov, după care a explodat, arzând împreună cu șase din membrii echipajului. Au reușit să iasă din epava avionului pilotul Milton Teltser, copilotul Wilmer Bassett, observatorul Willard Beaumont și mitralierii Robert Locky și Francis Doll. Sătenii, sosiți la locul catastrofei, au vrut să-i linșeze pe cei rămași în viață crezând că sunt aviatori ruși, dar au fost salvați la timp de un oficial al comunei, care i-a transportat la cârciuma din sal. Supraviețuitorii echipajului bombardierului *Pudgy* au devenit un motiv de curiozitate pentru locuitorii din Ogrezeni, care s-au strâns să-i vadă. Sergentul Robert Locky povestește: „*Cineva vii s-a adresat în engleză și mi-a spus că suntem în centrul atenției. Oamenii din zonă veneau și se uitau la prizonierii americani răniți. Aceeași persoană mi-a spus că el este*

LXXV Michael Hill, *op. cit.*, p. 68.

LXXVI Corneliu Nâsiase, Dan McInte, Răzvan Bujor, *<>j>. cit.*, p. 84. -Michael Hill, *op. cit.*, p. 168.

proprietarul și m-a întrebat: «Ce mai fac Tigrii din Detroit?» Era un fost muncitor de la uzinele Ford.»¹

Cea de-a doua secțiune a *Ted's Travelling Circus* avea să se întoarcă la bază cu numai patru avioane. Maiorul Ramsey Potls, aflat bordul lui *Duchess*, atacase Rafinăria „Astra Română” cu nouă bombardiere; patru din cele treisprezece cu care decolase în formație abandonaseră misiunea din diverse motive. Patru au fost doborâte pe teritoriul României: *Jersey Bounce* (nr. 42-40609), *The Lady Jane* (nr. 42-40804) - ambele căzute la Ploiești; *Hell's Angels* (nr. 42-40781) - la Chițorani; *Pudgy* (nr. 41-42613) - la Ogrezeni. Al cincilea aparat din formație, *Jo-Jo's Special Delivery*

(nr. 41-24230), pilotat de maiorul Ralph [McBricle, avea să fie interceptat de piloții germani din Grupul 1V./JG 27, la vest de Cefalonia, fiind doborât cu Lot cu echipaj în Marea Ionică. Astfel, la bazele din nordul Africii s-au întors numai patru dintre ele: *Duchess* (nr. 41-24147) - maior Ramsey Potls, *Ready & Willmg* (nr. 41-24109) - căpitan John Roche, *Thar She Blows Again* (nr. 42-40127) - căpitan Charles Merrill și B-24 nr. 41-2371 1 - locotenent Cleveland Hickman^{LXXVII}. În total,

LXXVII Roger A. Freeman, *og cit.*, p. 65.

- Primii care au vehiculat itleea folosirii unui tren blindat AA la Ploiești, la 1 august 1943, au fost autorii americani James Dugan și Carroll Stewart în cartea lor *PlwAi. The (Avat (imnuri Air Halite i>/ I AuguA IV 43*, apărută în 1962. Alții autori au preluat această informație, astfel încât în majoritatea lucrărilor despre „Tidal Wave” apare menționat acest tren AA blindat german, care ar fi

pierderile Grupului 93 s-au ridicat la treisprezece bombardiere, dintre care opt căzuseră pe teritoriul României.

Celelalte două grupuri - 98 și 44 -, conduse de colonelul John *Killer* Kane, au sosit în zona Ploieștiului în momentul în care prima formație se refăcea pentru drumul de întoarcere spre bazele de la Benghazi. Spre deosebire de Compton, Kane zburase corect până la Ploiești, și de aceea mai recuperase din timp; în acele momente formația lui Compton se întorcea de la București. De la Ploiești, Grupul 98 mai avea de parcurs până la obiectiv aproximativ 25 km pe direcția sud-est. În dreapta lui Kane zbura Grupul 44 Bombardament *The Elying Eighl Balls*, comandat de colonelul Leon Johnson, aHat la bordul avionului *Suzy Q* (nr. 41-23817). După unele surse², se pare că, între cele două grupuri și paralel cu traiectul lor, se afla calea ferată pe care opera un tren AA german blindat - poreclit „Omida” -, aflat sub comanda căpitanului Joseph Brem.

În cele zece vagoane trase de o locomotivă blindată, bale- viile AA erau perfect camuflate, încât din avion părea un tren de marfă obișnuit. Numai că pereții vagoanelor se glisau și apăreau țevile lunurilor, cele mai periculoase, în situația dală, fiind cele automate, de calibru 20 mm, care se roteau circular și trăgeau din orice poziție. Conform aceluiași surse, trenul AA german se pusese în mișcare și patrula în zona Florești—Ploiești, cu tunurile pregătite pentru tragere, în momentul în care au apărut bombardierele din cea de-a doua formație. În vizorul artileriștilor germani

**150 / | -ALERIU AVRAM,
ALEXANDRI' MIMĂ**

au intrat mai multe cvadrimotoare americane, care zburau paralel cu calea ferată care ducea spre Ploiești. Căpitanul Joseph Brem, comandantului trenului antiaerian a urmărit cele două grupuri de bombardament. A început un duel între artileriștii din tren și mitraliorii de la bordul avioanelor, care au replicat cu mitralierele lor de calibru 12,7 mm, reușind în cele din urmă să perforeze cazanul

locomotivei, astfel că trenul a rămas în urmă.^{LXXVIII}

în cazul de față, considerăm că este vorba de o exagerare, întrucât documentele americane, întocmite după raid, nu menționează nimic despre o luptă directă purtată între echipajele participante la misiune și un tren AA german blindat-. Cu toate acestea, existența unor baterii AA. amplasate pe platforme de cale ferată, pe două trenuri, staționate în gările Bucla și Crângul lui Bot, nu poale fi negală. Nu știm în ce măsură acesle trenuri AA au fost folosite la 1 august 1943, cu atât mai mult ca unul dintre ele să fi fost implicat într-o luptă directă cu cele două grupuri, 9« și 44.

Când echipajele Grupului 98 au ajuns deasupra obiectivului, complexul „Astra Română” era deja în flăcări după ce fusese lovit de cea de-a doua secțiune a *Ted’s TravelUng Circus*, condusă de maiorul Potts. Cerul era acoperit de flăcări și fum, fiind imposibilă menținerea formației grupate dacă s-ar fi îndreptat spre altă țintă. Colonelul Kane nota în jurnalul său: „*Asta a fost norocul nostru, să ajungem acolo în mijlocul unei furtuni de nedescris, încât nu mai vedeam uimic în fața noastră*”. Din acest motiv, comandantul Grupului 98, aflat la bordul bombardierului *Hail Columbia*, a decis să-și lanseze bombele asupra aceleiași ținte.

Primul val (secțiunea „A”) al Grupului 98, formal din numai șase aparate², a fost întâmpinat cu un foc puternic de la bateriile AA româno-germane de la sol. Cu aproape un minut înainte de țintă, *Liberatorul HadleCs Harem* (nr. 41-24311), care zbura în stânga avionului pilotat de colonelul Kane, a fost atins de proiectilele trase de la sol, care l-au ucis pe loc pe bombardierul Leon M. Slorms și l-au rănit pe navigatorul Harold Tabacoff. O altă lovitură a scos din funcțiune motorul nr. 2, iar avionul pilotat de Gilbert. B. Hadley și James R. Lindsey nu mai putea continua drumul spre casă. Cei doi piloți au decis să zboare către (apru, însă,

interceptai bombardierele din Grupurile 98 și 44. ’

LXXVIII Jav A. Sloul, *of), cil.*, p. 81.

-Conform rapoartelor americane, numai câteva echipaje din Crupul 98 au raportat, după misiune, că au văzut baterii a.a. amplasate pe plat forme de cale let ală, dar niciun echipa j din Grupul 44.

deasupra mării, un all motor a cedat și avionul s-a îndreptat spre Turcia. *Haremul lui Hadley* a reușii să se strecoare până în apropiere de coastele Turciei, unde a ame- rizat, scufundându-se rapid. Pilotul Gilberi Hadley, copi- lolul James Lindsey și bombardierul Leon Slorms și-au pierdut viața. Ceilalți membri ai echipajului au reușii să

¹ Micliad Hill, *op. cil.*, p. 82.

- Inițial, au decolat 10 avioane, unul s-a prăbușii la decolare (*Kikcapoo*, pilotat de locotenentul Robei t J. Nespor) și trei s-au întors prematur la bază (*Rowdy It, Roșie Wmked 'Em, Iii" Operalor*).

se salveze, ajungând în Turcia, unde au stat în captivitate până la terminarea războiului. În 1995, o parte din avionul „Hadley's Harem” a fost scos la suprafață, fiind expus și astăzi la Muzeul „Rahmi M. Kog” din Istanbul^{LXXIX}.

în stânga lui *Hadley's Harem* zbura bombardierul *Ra- unchy* (nr. 41-11819). Lovit de antiaeriană, avionul pilotat de locotenentul Samuel R. Nelly a reușit să-și lanseze bombe, dar a atins cablul unui balon de protecție, care a declanșat explozibilul atașat de el și a dus la plierea aripilor. La contactul cu solul, *Raunchy* s-a rupt pur și simplu în două, supraviețuind doar mitraliorul Nick A. Allen și ra- diooperatorul William W. Schiffmacher. Acesta din urmă avea să-și amintească: *Antiaeriana, trăgea din ambele părți ale avionului nostru. Foc pretutindeni. Am lansat bombe. Următorul lucru pe care mi-l amintesc era că. ajunsesem deja la pământ. Zăceam între două părți*

LXXIX' Michael Hill, *op. cit.*, p. 80-87.

' *Ibidein*, p. 168.

din fuzelajul distrus al avionului. Totul ardea. Sub mine se afla corpul unuia dintre mitralieri. Nu știu cine era. Pielea de pe mâini devenise neagră, plesnind ca la un pui prăjit. Nu simțeam nicio durere. Eram paralizat de la brâu în jos... Nu era niciun semn de viață în jurul meu. M-am târât afară, câmpul era în flăcări, dar am reușit să ajung într-un loc sigur. M-am tras ținându-mă de un gard de sârmă ghimpată și m-am rostogolit pe o colină, până într-un pârâu. Apa mi-a stins hainele care încă ardeau...". Grav rănit, Schiffmacher a leșinat din cauza durerilor: *„Când m-am trezit eram întins cu capul pe malul pârăului. Eram înconjurat de soldați germani care m-au dezbrăcat și m-au pus într-o motocicletă cu ataș, transportându-mă la un spital de campanie. Mi-au spus că acolo erau grajdurile regale. M-au așezat într-un staul, după care mi-au pansat rănilor... „¹*

¹ Roger A. Ereeman, *op. cit.*, p. 130.

O soartă similară a avut și bombardierul *Tagalong* (nr. 41-24197), care zbura în extrema stânga a primei secțiuni. Lovit de AA, cu două motoare în flăcări, avionul s-a prăbușit la aproximativ cinci kilometri de Rafinăria „As-tra Română”. Sergentul mitralier Delmar M. Schweigert povestește ultimele clipe ale avionului pilotat de Ralph V. Hinch: *„Ne-au lovit în motor, apoi în coadă, după care în al doilea motor. Ne-am prăbușit într-un lan de porumb”*. Schweigert, împreună cu mitralierii Robert E. Coleman, Harry G. Baughn, Donald G. Wright și mecanicul de bord Robert F. Mead au reușit să se salveze prin trapa

de urgență din spatele avionului. Schweigert l-a găsit pe copilotul Gharles C. Barbour, zăcând pe pământ cu hainele arse pe el și l-a îndepărtat de avion înainte ca acesta să explodeze. A fost ultima dată când l-a văzut în viață^{LXXX}. Nu a supraviețuit, la fel ca pilotul Ralph V. Hinch, navigatorul James G. Taylor, bombardierul Stanley J. Samoski și radiooperatorul Paul F. Eshelman, care au pierit în epava bombardierului. Pentru ceilalți membri ai echipajului începea calvarul prizonieratului.

Primul val comandat de colonelul Kane a suferit pierderi grele. Numai trei avioane au scăpat în aceea zi de la Ploiești: *Hail Columbia*, pilotat de Kane, *Tlie Squaw*, al locotenentului Royden L. Lebrecht, și *Sad Sacii*, de sub comanda locotenentului William D. Banks; toate trei au aterizat în Cipru^{LXXXI}.

Cel de-al doilea val (secțiunea „B”), format din zece avioane, condus de maiorul Herbert 1. Shingler Jr., aflat la manșa bombardierului *Fertile Myrtle* (nr. 41-24023), a fost mult mai norocos. Un singur bombardier a rămas în aceea zi la Ploiești: *Boiler Maker II* (nr. 41 -23782), pilotat de Theodore Heliu. Acesta a fost lovit de AA în motoarele 2 și 3 și, după ce și-a lansat bombe, a atins un horn al Rafinăriei „Astra Română”, fiind nevoit să aterizeze forlat la nord de salul Treslieni. Despre soarta echipajului documentele românești ne oferă următoarele amănunte: „*Echipajul, în totalitate, a scăpat leafă; fund capturai de militarii români. Toți cei 10 aviatori americani ce formau echipajul*

LXXX James Dugan, Carroll Stewart, *i>l>. cil.* p. 169.

LXXXI Roger A. Freeman, <>/>. *cit.*, p. 144.

avionului au fost lu- ați prizonieri numai în cămașă și pantaloni. Jandarmii postului, conduși, de șeful Secției de jandarmi Drăgănești, ajutat de Garda cetățenească, i-au înconjurat și i-au somat să se predea, în care timp au sosit și câțiva soldați germani de la o baterie din apropiere și s-a. prins întreg echipajul și [a. fost] trimis cu o mașină germană la Ploiești. La Bucov, mașina a fost oprită și comandantul german i-a luat în primire dând dovada respectivă. Din primul moment s-a instalat santinelă de către postul de jandarmi Dumbrava, precum, și din partea artileriei AA române. Din avion nu s-a ridicat nimic, iar aviatorii din echipaj, la coborâre, au aruncat în apropierea avionului următoarele obiecte: o geantă de piele, un fular kaki, o flanelă de lână, una. pereche de ochelari pentru bord, una capelă cu vizieră, una pereche de mănuși de piele, un aparat radio-recepție de bord, una porthartă, 10 hărți diferite, un receptor cască, u n carnet de bord. Ibate au fost înaintate Diviziei 18 Munte cu raportul nostru nr. 6 763/1 august 1943. "LXXXII

Sergentul Harry Opp, radiooperator pe Boiler Maker 11, avea să-și amintească: „Am reușit să. ne îndepărtăm circa 100 de metri când au început să tragă în noi. Eram încă în lanul de porumb și nu mai aveam nicio speranță de scăpare. Nu știu cât de înalt era porumbul, dar sunt sigur că până atunci mi-an putut vedea mâinile în aer. În acel moment am renunțat. Doamne, era cel mai urât sentiment din lume. Să. devin prizonier era ultimul

INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 157

*lucru, la care mă gândisem. În luptă, întotdeauna
îți imaginezi că*

ceilalți vor fi doborâli". Capturați, membrii echipajului au fost duși spre o destinație necunoscută. Harry Opp nota: „*Na-mi amintesc cât am mers. Ne aflam încă în stare de șoc după ce fusesem doborâli. Eram atât de confuzi, încât nu știam ce o să se întâmple cu noi*". Prima oprire a fost la un adăpost unde se aflau ținuți sub pază alți prizonieri americani. Au fost întrebați dacă puteau recunoaște pe vreunul din ceilalți aviatori capturați. Harry Opp nu a recunoscut pe nimeni, însă imaginea oribilă a acelor oameni răniți nu avea să o uite niciodată".

Epava avionului *Boiler Maker II* a fost vizitată de mai multe oficialități, după care s-a luat decizia ca acesta să fie reparat și repus în stare de zbor. Astfel, la 15 septembrie 1943, o echipă de lucrători de la uzina 1 AR-Brașov s-a deplasat la Trestieni, unde, sub îndrumarea inginerului aviator Dudu Frim, a început lucrul. Bombardierul a fost gata de zbor la sfârșitul lunii decembrie, devenind astfel primul B-24 *Liberator* care va zbura sub înmatriculare românească.

Alături de *Boiler Maker II*, din cea de-a doua secțiune a Grupului 98, un alt bombardier a fost pierdut pe drumul de întoarcere. Este vorba de *The Cornhusker* (nr. 42-40322), pilotat de locotenentul Ned McCarty. Acesta a fost doborât de vânătorii germani din 1V./JG 27 la nord-vest de Cefalonia, iar întreg echipajul a pierii în valurile Mării Ionice

Din cel de-al treilea val (secțiunea „0”), condus de locotenent-colonelul Julian N. Blever pe *Nightmare* (nr. 4111896), din zece avioane numai

opt au ajuns la Ploiești; *Prince Cdiarmin*^, pilotat de căpitan Thomas W. Bennetl, și *Shanghi Lil* al locotenentului Cari S. Looker abandonaseră

¹ Michael Ilill, »/z <il., p.KiX.
- *tindem*.

¹ Roger A. hccnijn, *i>l>. ei/.*, p. 129.

misiunea, primul înlorcându-se la bază, iar cel de-al doilea aterizând de urgență în Sicilia^{LXXXIII}. În raportul de după misiune, locotenent-colonelul Bleyer descria infernul prin care a trecut grupul său: „...*Deasupra țintei, un B-24 roz, din secțiunea frontală, a virat la stânga noastră și a explodat. Coada i s-a desprins. Avionul s-a prăbușit la un sfert de nulă de obiectiv. Un alt B-24 roz a ieșit din fumul compact în fața noastră, cuprins de flăcări. Imediat după ce și-a lansat bombele, a. lovit cu aripa stângă pământul și a explodat. Un al treilea B-24 roz, din secțiu nea care zbura în stânga, a scos prin f ereastra din dreapta o flacără subțire, după care, pe neașteptate, a explodat în aer, transformându-se într-o sferă de foc. În același, timp, lot în stânga, un alt B-24 a acroșat cu aripa dreaptă un obstacol și a explodat. Părăsind obiectivul, un. al cincilea B-24, atacat de -vânătoare și incendiat, a încercat să cabreze, dar aripa i s-a desprins de fuzelaj, avionul intrând imediat în vrie și prăibușindn-se...*”.- La bordul avionului său se afla singurul operator cinematografic profesionist, sergentul Jerry J. Joswick, care a înregistrat pe peliculă desfășurarea

LXXXIII *tbidem*, p. I 35.

- Ioan Grigorescu, *oj). AL.*, p. 349.

Operației „Tidal Wave”. Imaginile surprinse de acesta, prin ineditul lor, aveau să fie reproduse ulterior în mai toate filmele de război care au povestit despre *US Air Force*.

Secțiunea condusă de Bleyer a pierdut deasupra țintei trei avioane. Primul era bombardierul *Bools* (nr. 4240313), pilotat de locotenentul Lawrence E. Murphy, care, lovit de AA, a căzut pe un tren de muniții, la doi kilometri de Rafinăria „Unirea”. Din acest avion s-au salvat numai mitraliorii Halord N. Yost și Thomas J. McGrath, care au sărit cu parașuta la joasă înălțime. Al doilea era bombardierul *Four Eyes* (nr. 42-40655) al locotenentului Lawrence Hadcock, care a fost lovit de AA și s-a pulverizat cu tot cu echipaj deasupra obiectivului. Unele echipaje au raportat că l-au văzut intrând în fumul exploziilor, de unde nu a mai ieșit, probabil lovind un horn al Rafinăriei „Unirea”^{LXXXIV}. Al treilea era bombardierul B-24 nr. 42-41007 pilotat de locotenentul Clarence VV. Gooden. Lovit de AA, acesta a luat foc, prăbușindu-se pe o aripă lângă Rafinăria „Astra Română”. Au scăpat numai copilului Jerome I. Savaris și sergentul mecanic Michael J. Trick. Savaris, care sărise de la aproape 30 metri, a aterizat într-un câmp. Era puțin amețit și îl dureau spatele de la contactul dur cu solul. După ce s-a eliberat de parașută, a încercat să se ascundă. Atunci a văzut o mulțime de oameni care veneau spre el și a încercat să fugă, dar și-a dat seama că era înconjurat. Prins la mijloc de

LXXXIV Cornelia Năstase. Dan Melintc, Răzvan Bujor.
<J>. dl., p. <S(>. -Michael Hill, e/r cit., p. K;¹).

mulțimea furioasă de țărani care credeau că era un aviator rus, Savaris a încercat să le explice că era american, dar fără niciun rezultat. Savaris își amintește că o femeie furioasă a țipat la el în românește și l-a scuipat. „*O namilă de oui m-a. împins jos. Avea în mână un lojioY. Mulțimea s-a. dai la o [nule să-i facă loc, iac el a aruncat, toporul loviidu- mă în ficior. Apoi l-a ridicat de jos și m-a lovii din nou cu coada acelu blestemai de lofor. Mi-a.m pierdut cunoștința. Când mi-am revenit, oamenii erau îneci acolo, cerlându-se între ei. Unul avea o funie, altul o pușcă și mat era și cel cu toporul. Alții aveau fu ni și bâte. Se certau între ei în ce fel să mă ucidă. Eram. în stare de șoc, dar situația mi s-a părul amuzantă așa că am început să râd. Acest lucru i-a enervat și mai rău. Doi soldați germani și-au făcut loc în mulțime tocmai la. timp ca să mă salveze. Și-au /ulural puștile și au ameiiiițat mulțimea până s-a dat la o parte, în apropiere era un car cu boi. M-au pus în el și m-au dus la Ploiești.*”-

Din cele opt avioane de sub comanda locotenent-co- lonelului Julian N. Bleyer, doar trei s-au întors seara la

Benghazi: *Nighlmare* (nr. 41-1189(5), *Northern Stor* (nr. 411 1921) și *Sneezy* (nr. 41-23795). Bombardierele *The Witch* (nr. 41-11840), pilotai de locotenentul JulianT. Darlington, și *SHOW While and Ihe Seven Dwarfs* (nr. 42-403(54), al căpitanului James A. Gunn, au căzut pe drumul de întoarcere, în Bulgaria^{LXXXV}. Ambele avioane purtau

numele personajelor lui Wall Disney din desenele animate apărute în 1938 care ecranizau povestea fraților Grimm - „Albă ca Zăpada și cei șapte pitici”.

Având ca obiectiv Rafinăria „Orion”, cel de-al patrulea val (secțiunea „D”), comandat de maiorul Delbert H. Hahn de la bordul lui *Black Jack* (nr. 41-23661), a ajuns la Ploiești cu toate cele zece *liberatoare*. Locotenentul Robert W. Slernfels, care pilota bombardierul *The Sandmii* (nr. 42-40402), aflat în dreapta formației conduse de Hahn, povestește.- *„În lini/ ce zburam de-a lungul căii ferate, avi văzul că linia noastră era în flăcări. Nu trebuia să ardă. Noi trebuia să ajungem Inimii acolo. Dar cineva bombardase linia înaintea noastră. Tumul se ridica spre cer și se vedea focul care ardea cisternele de petrol. Era cumplit. Avi ridicat privirea. În fala mea era iui cablu. Nu există cabluri când zbori la altitudinea asta decât dacă suni baloane de proiecție deasupra. Avi aplecat puțin avionul spre stânga și acesta, (cablul - n.n.) a alunecat pe partea dreaptă a fiizelajului. Elicea din dreapta a prins cablul și l-a rupt. Mi-am continuat drumul și am aruncat bombele”. În fumul des, bombardierul David Polaschek a lansat bombele și avionul a săltat în sus, semn că încărcătura mortală fusese lansată: „(Tuni arunci bombele, avionul se ridică, fiindcă devine mai ușor. Deci, avionul s-a ridicat ușor și atunci am știut că bombele au fost aruncate. Când avi ieșit din fum, în fala, mea erau trei coșuri de furnal, mai înalte decât altitudinea la care eram eu. Nu*

**163 / VAITR!U AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ**

voiam să le lovesc, așa că avi aplecai avionul spre stânga, m-ai înălțat și am trecut peste coșurile furnalelor.” După ce a ieșit din zona obiectivului, Sternfels a executat un viraj ascensional pentru a se alătura bombardierului *Hail Columbia*, al colonelului John Killer Kane. În acel moment, un aparat de fotografiat automat instalat la bordul avionului *Sneezy*, pilotat de locotenentul Donald Ci. Johnson, l-a surprins pe peliculă pe *The Sandman* care se îndepărta în viteză de Rafinăria „Astra Română” cuprinsă de flăcări². Fotografia avea să devină una din cele mai cunoscute și reprezentative imagini ale atacului de la 1 august 1943.

Din această secțiune, numai șase avioane aveau să întoarcă la bază. Primul doborât a fost bombardierul *Air Lobo* (nr. 42-40312), pilotat de locotenentul John B. Thomas. Lovit de antiaeriană, pilotul a încercat o aterizare forțată, dar aparatul s-a angajat pe aripa stângă și a luat foc. Avionul a căzut la câțiva kilometri de Rafinăria „Astra Română”, singurul supraviețuitor fiind navigatorul Robert D. Nash, care, în mod miraculos, a scăpat fără nicio zgârietură’.

Al doilea a *fost Lil’ Joe* (nr. 41-1 1886), pilotat de tânărul locotenent Hussey P. Lindley, originar din Phoenix, Aii- zona. La două ore de la decolare, avionul pierduse o parte din benzină, dar a continuat zborul. Ajuns aproape de Ploiești, *LiV/oe* a căzut victimă apărării AA. Lovit în rezervoarele auxiliare, bombardierul a luat foc, angajându-se de la 30 metri, înălțime de la care majoritatea echipajului a sărit cu parașutele. Milraliorii Roy A.

¹ Interviuul a fost acordat de Robert Sternfels lui Nicholas Dimăncescu în 2010 și difuzat în filmul documentar *Knigtils nț Ihc Sks. Air wor inter Roiiumia*.

- Jay A. Sloul, *nț. cit.*, p. 83.

'Cornelii! Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor,»/;, *cil.*, p. 86.

Turner și Joseph Brown au supraviețuit saltului, dar s-au ales cu mai multe fracturi. Pilotul Lindley Hussey și radio- operatorul Edmond Terry au rămas în avion. Două zile mai târziu, Hussev s-a trezit într-un spital, cu fracturi la umăr, craniu, coaste și cu picioarele pline de schije. Sergentul Terry, grav rănit, scăpase și el cu viață. Conform declarațiilor lui Hussey, cei doi au mers, în starea care erau, până au ajuns la un post de prim-ajutor, unde s-au predat. Era singurul lucru de care își mai amintea^{LXXXVI}. Avionul său a fost găsit la sud-esl de Ploiești, lângă Tălărani. Întrucât i s-a găsit trupul, a fost socotită ca certă moartea mitrali- orului dorsal Roy E. Carney. în schimb, la reconstituirea echipajului, copilolul Donald Jenkins, navigatorul Philip E. Nelson, bombardierul Alan E. Petersen și mecanicul de bord Lloyd T Fowler au fost declarați dispăruți².

Cel de-al treilea era bombardierul *Old Baldy* (nr. 4240102), care, după bombardarea Rafinăriei „Astra Română”, a fost lovit în plin de Bateria nr. 86 *Voinicul*. Avionul pilotat de locotenentul John J. Dore Jr. s-a prăbușit în flăcări peste bateria

LXXXVI James Dugan, *Cai roii Stewart, i>p. cil.* p. 173.

- Mihai Pelin, *op. cil.*, p. 72.

'Coineliu Năslase, Dan Melintc, Răzvan Bujor,»/;, *cil.*, p. 71.

românească, ucigându-i pe toți cei șapte artileriști care deserveau tunul de 88 mm (comandant - căpitanul Cosmin Istrate, încărcător Gheorghe Bailă, ochilor Ioan Cârlan și servanții Alexandru Părlică, Constantin Bisdadea, Tudor Gheaur și Păun Oțet) —, dar și întreg echipajul bombardierului (pilotul John J. Dore Jr., copilul John B. Slallings, navigatorul Worthington A. Eranks, bombardierul Joseph E. Finneran, mecanicul de bord Frank A. Norris, radiooperatorul Max W. Lower și mitraliorii Stanley R. Packer, Ray L. Gleason, Joseph R. Iosco și Wesley L. Jones)¹. La marginea șoselei de centură care trece pe la sud-est de Ploiești, în apropiere de Mânăstirea Ghighiu se află și astăzi o cruce de piatră care amintește de cei șapte eroi artileriști ai Bateriei *Voinicul* peste care s-a prăbușit avionul *Old Baldy*.

Al patrulea avion pierdut de secțiunea condusă de maiorul Delbert Hahn a fost *Liberatorul Maternii* Word. (nr. 4240663), pilotat de locotenentul John V. Warcl. După unele surse^{LXXXVII}, avionul ar fi aterizat forțat pe izlazul comunei Bărbuceni din Ilfov și, la contactul cu solul, muniția rămasă la bord a lăcut explozie, ucigând toți membrii echipajului, care au fost înmormântați în Cimitirul Eroilor din Ploiești. Totuși, avionul pilotat

LXXXVII Vezi în Grigorescu, *op. cit.*, p. 349-350.

- Roger A. Ireenian, *op. cit.*, p. 129.

¹ Coineliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 80.

- Michael Ilill, *op. cit.*, p. 169.

² Coineliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p.

de John Ward a căzut pe drumul de întoarcere, fiind doborât de piloții germani din IV./JG 27 în Marea Ionică. Mai mulți membri din echipaj au ieșit din avion, însă numai pilotul John Ward și copilotul Andrew Anderson au ajuns în viață pe insula Kilhira, după 15 zile petrecute pe mare².

Din ultima secțiune a Grupului 98 - al cincilea val -, din opt avioane, numai cinci au ajuns la Ploiești: *The Vulgar Virgin* (nr. 41-21 198) - căpitan Taylor C. Wallace, B-24 nr. 42-40991 - locotenent James A. Deeds, *Yen Tu* (nr. 4240520) - locotenent Edward T McGuire, *Jersey Jackass* (nr. 41-1 1776) - locotenent John J. McGraw și *Scutier Felix* (nr. 41-24246) - locotenent August W. Sulflow. Bombardierele *Skier* (nr. 41-23733), pilotat de căpitanul George Colchagoff, *Baby* (nr. 41-24026), al sublocotenentului Francis E. Weisler, și *Edna Elizabeth* (nr. 41-1 1620), la manșa căruia se afla locotenentul James C. Haverty, abandonaseră misiunea prematur. Acestea trei aveau să fie singurele întoarse la bază, întrucât cele cinci care au ajuns la Ploiești au rămas pe solul românesc.

Avionul *The Vulgar Virgin* (nr. 41-21198), pilotat de căpitanul Taylor C. Wallace, care conducea secțiunea, a fost lovit în plin de o salvă de 20 mm trasă de AA. Cu foc la bord, bombardierul s-a prăbușit lângă pădurea Românești, aflată la zece kilometri de Ploiești^{LXXXVIII}. Conform mărturiilor unor echipaje, au fost zărite mai multe parașute desprinzându-se de avion,

LXXXVIII *Ibidem*, |>. 79.

' Michael I lill, *op. cit.*, p. 1 75.

înainte de impact, însă numai pilotul Wallace Taylor a fost găsit în viață. Cu arsuri pe față și pe mâini, acesta a fost capturat de soldații unei baterii AA, care i-au pansat rănila și l-au trimis la un post de prim-ajutor².

Lovit direct de AA deasupra țintei, *Liberatorul* nr. 4240991, pilotat de locotenentul James A. Deeds, care zbura în dreapta lui Wallace, a luat foc în compartimentul bombelor, explodând în aer. În mod miraculos, copilotul Clifton C. Poster a fost aruncat de explozie și a reușit să deschidă parașuta, fiind singurul supraviețuitor³.

Bombardierul *Yen Tu* (42-40520), al locotenentului Edward T. McGuire, a fost lovit grav și incendiat de AA înainte de a ajunge la „Ținta albă IV”. S-a prăbușit lângă Rafinăria „Astra Română”, în zona Bărcănești, salvându-se numai mitraliorii James B. Waltman, Robert Rans și Clark S. Fitzpatrick¹. Grav rănit, James Waltman avea arsuri la față, mâini și picioare, încât nimeni nu credea că o să-și mai revină. Cu toate acestea, medicii români au făcut tot posibilul pentru a-i salva viața. Waltman s-a întors în SUA cu restul prizonierilor, dar a murit la scurt timp după terminarea războiului³.

Pilotat de locotenentul John J. McGraw, din For! Worth, Texas, și de sublocotenentul Charles I. Cavii, din Wichita, Wisconsin, bombardierul *JerseyJackass/Bashful* (nr. 41-11776)' din Escadrila 343, după ce și-a lansat încărcătura, a intrat în raza de acțiune a unei baterii AA. Mitraliorul John R. Ross își amintește: „*Vedeam fum negru*

ieșind de-a lungul, fuzelajului și de sub avion și mi-am dai seama că am fost loviți rău din față.” Cu avionul în Hăcări, cei doi piloți au reușit o aterizare forțată în comuna Tătărani, la Berceni, pe moșia proprietarului Tacit. Ross povestește: „Am teșii afară pe fereastra laterală și am fugit de lângă avion, dar apoi m-am oprit și m-am întors să dau o mână de ajutor. Am ocolit epava și i-am găsit pe Mi Gram și Gavit.”² Din cei zece membri ai echipajului, șapte au pierit. Au scăpat cu viață cei doi piloți și sergentul-mitralior John Ross, care au Fost prinși de ciobanul Vasile Dumilrache și locuitorul Gheorghe Cătuneanu. Documentele românești menționează că, „în timp ce aceștia îi conduceau la postul de Jandarmi, ostașii germani de la Goman-damentul din. Rărcănești le-au luat cu forța prizonierii. Primii care au ajuns la epava avionului au fost militarii germani, dintre care au instalat santinele, fără, a mai permite apropierea, cuiva de avion, amenințând cu arma pe oricine se apropia. Nu se poate preciza, ce s-a luat de către militarii germani, deoarece santinela postului de jandarmi nu s-a putut instala decât la 5 august 19-13, la ora 15,00, din cauza opunerii militarilor germani. Persoanele civile nu. au putut lua. nimic din, acel avion... „.ⁱ

¹ Echipajul fusese luat de la Grupul 389, cu 50 de misiuni realizate, fiind unul dintre aparatele originale ale escadrilei, < ti baza în Palestina. În primăvara anului 1943, inscripția *Jersey Jerks* a fost înlocuită cu „Sfiosul” (*Bashful*), astfel fiind completate aparatele escadrilei cu personaje „Albei ca Zăpada”.

- Michael I lili, *op. cit.*, p. 90.

'A.N.I.C., fond I.G.J.-T.dosar 1/1943, I. 288.

Pilotul McGraw a murit însă la scurt timp clin cauza arsurilor și a rănilor căpătate în timpul aterizării. Sublocotenentul Charles Cavii și sergentul John Ross, care erau și ei răniți, au povestit despre felul cum au fost tratați de medicul german, care le-a refuzat orice asistență medicală. Abia după ce au fost preluați de români, aceștia au primit îngrijirile necesare, devenind oficial prizonieri de război^{LXXXIX}.

Lovit de AA în rezervorul auxiliar, bombardierul *Sem- per Felix* (nr. 41 -24246), al locotenentului August W. Sulflow, a explodat, căzând în zona Rafinăriei „Astra Română”². Era ultimul aparat al Grupului 98 care trebuia să survoleze „Ținta albă IV”. Robert W. Sternfels, care zbura pe *The Sambiam*, n-a putut uita niciodată imaginea bombardierului pilotat de Sulflow, care, lovit în compartimentul bombelor, a explodat și s-a prăbușit în zona obiectivului. Printr-o minune, radiooperatorul William E. Treichler, grav rănit, a supraviețuit, dar pilotul August W. Sulflow, de care-l lega o veche prietenie, și-a pierdut viața împreună cu restul echipajului.

Din cele 39 de bombardiere ale Grupul 98 *Pyravudiers* ajunse la Ploiești, numai treisprezece s-au întors la Benghazi în seara zilei de 1 august 1943; alte șapte aterizaseră pe alte aerodromuri. Douăzeci au fost pierdute, dintre care paisprezece

LXXXIX Ioan Grigorescu, *op. cil.*, p. 351.

-Cornelia Năstase, Dan Melinle, Răzvan Bujor, *op. cil.*, p. 77.

pe teritoriul României, cinci pe drumul de întoarcere și unul la decolare. Poate a contat că misiunea din 1 august 1943 a fost prima mare incursiune a aviației SUA în adâncul continentului european, Grupul 98 *Pyramidiers* înregistrând cele mai mari pierderi din toate misiunile executate în timpul războiului. Aceste pierderi l-au făcut pe colonelul Kane să declare: „*Mă așteptam să avem pierderi, și încă foarte grele, dar nu credeam că voi vedea avioanele noastre căzând ca muștele...*”d

Venind paralel cu Grupul 98, Grupul 44 Bombardament *The Flying Eight Balls* - prin cele două secțiuni conduse de colonelul Leon Johnson și de locotenent-colonelul James I'osey - s-a lansat asupra țintelor ce îi fuseseră atribuite: „Ținta albă V” (Rafinăria „Columbia Aquila”) și „Ținta albastră” („Creditul Miner” - Brazi). În acest timp, celălalt grup - 389 - se îndrepta spre Câmpina, unde se afla Rafinăria „Steaua Română”.

După ce pătrunsese în defensiva care proteja Rafinăria „Columbia Aquila”, secțiunea condusă de colonelul Leon Johnson, formală din 16 avioane B-24, a trecut prin clipe grele. Numai jumătate dintre ele se vor întoarce la Benghazi.

În capul formației se afla avionul *Suzy Q* (nr. 41-2381 7), pilotat de maiorul William H. Brandon și colonelul Leon W. Johnson, fiind flancat la stânga de *Bewitihing Witch* (nr. 41-24024), pilotat de locotenentul Reginald L. Carpenter, iar la dreapta, de *Horse Fly* (nr. 42-40267), la manșa căruia se afla locotenentul Edward R. Milchell. Avionul *Beunl-ching Witch* (nr. 41-24024) a fost lovit de AA

chiar înainte de țintă. Cu două motoare avariate și radiooperatorul rănit, avionul pilotat de Reginald L. Carpenter a reușit să-și lanseze bombe. Interceptat de vânătoarea germană pe drumul de întoarcere, *Bewilching Witch* s-a prăbușit în Marea Ionică, numai șapte din membrii echipajului fiind salvați. Aceeași soartă a avut-o și bombardierul *Horse Fly* (nr. 42-40267), care zbura în dreapta colonelului Johnson. Grav avariat de AA, cu răniți la bord și o parte din combustibil pierdută, avionul pilotat de Edward R. Milchell a

¹ Ioan Grigorescu, *og cil.*, p. 349.

- Roger A. Freeman, *og cil.*, p. 131.

aterizat în Turcia, la Qorlu^{XC}. Cei nouă membri ai echipajului au intrat în custodia autorităților turcești.

În fruntea celui de-al doilea val zbura bombardierul *Huzzm' Bear* (nr. 41-24229) al căpitanului William R. Cameron, urmat pe stânga de *Calaban* (nr. 41-24232), pilotat de locotenentul James E. Hill Jr., și pe dreapta, de avionul 402 (nr. 41-23779) al locotenentului Charlie Henderson. Avariate, ultimele două aveau să aterizeze de urgență în Malta, urmând ca abia a doua zi să se întoarcă la bazele din Libia. Nici *Buzzin Bear*, care aterizase la Benghazi în seara zilei de 1 august 1943, nu arăta prea bine, echipajul numărând 58 de găuri în fuzelajul avionului, urme ale luptei de la Ploiești.

Bombardierul *Lil' Abner* care conducea cel de-

XC UMew.

■ Iliili'iii, p. 145.

'Michael Ilil),»/;. *cil.*, p. 169-171.

al treilea val, avea deja probleme la unul din motoare când a ajuns deasupra țintei. Lovit de AA în al doilea motor, dar și în comenzi și turela dorsală, avionul pilotat de locotenentul Worden L. Weaver și-a largai bombele asupra Rafinăriei „Columbia”. După bombardarea obiectivului, alte proiectile trase de apărători au perforat fuzelajul și aripile lui *Lil' Abner*, care avea să-și termine zborul la circa 50 de km de Ploiești. Epava a fost localizată la marginea comunei Vișina, în județul Dâmbovița, unde pilotul reușise o aterizare forțată care a salvat viața a opt din membrii echipajului. Singurul care și-a pierdut viața a fost milraliorul dorsal William J. Schettler, care, la impactul cu solul, a fost strivit sub greutatea turelei. Scăpat din epava avionului împreună cu ceilalți membri ai echipajului, Worden Weaver avea să povestească: „*La ieșirea din avion, un Me-110 se rotea în aer deasupra noastră, raportând evident poziția unde ne ajlam. So- rensen (navigatorul - n.n.), Hinley (radiooperatorul - n.n.)*

și cu mine am mers împreună, iar restul echipajului a luat-o în altă direcție. Piciorul, brațul și toată partea stângă a lui Sorensen erau arse. Eu aveam arsuri pe partea dreaptă - pe braț, mână și față. Chiar dacă, hainele nu erau arse, arsurile de pe piele erau de gradul doi. Bășici mari ne-au apărut pe zonele afectate. Hinley nu era rănit, dar a preferai să stea cu noi, până ajungeam la un punct de prim-ajutor unde puteam să. primim îngrijiri medicale. „ Prima persoană pe care am întâlnit-o a fost un băiat ele la țară, cu care cei trei s-au înțeles folosind manualul cu instrucțiuni în limba română

pe care serviciile; de informații americane le dăduseră fiecărui participant la raid. Tânărul a fost foarte prietenos și s-a oferit să-i ajute pe cei trei aviatori americani. *„După circa, cincisprezece minute de mers, am ajuns la o mică gospodărie ajlălă la. marginea satului. Acolo, mai mulți săteni s-au adunat în jurul nostru, dândit-ne apă. și încercând să ne trateze arsurile, ungându-le cu ulei. Am întrebat de un doctor și țărani ne-au dus direct în sat. Aproape la fiecare poartă era. cineva, oferindu-ne lapte sau altceva de băut”.* Ajunși în sal, cei trei s-au întâlnit cu restul echipajului. Toii erau răniți: *„Mâinile lui Snyder (copilotul - n.n.) erau arse și Su- ponic (milralior - n.n.) era rănit în spate de schije de AA sau de bucăți din turela sa, care fiind lovită, explodase. Ceilalți, Reese, Breedlove și fim Brillain (navigatorul și doi dintre mitraliori - n.n.), suferiseră arsuri minore și zgârieturi. Am fost conduși de către un soldat într-o încăpăre. După ce am stal aici câteva minute, ne-au dus la un punct de prim-ajutor, o parte dintre noi fiind transportați înlr-o căruță acoperită. Acolo ne-au îngrijit rănilă. Am fost tratați cu blândețe și inlerogați de o doamnă vorbitoare de engleză. Intre timp aici a sosit un colonel român cu un pluton.”*

Echipajul bombardierului *Ld' Abner* a fost urcat înlr- un camion și dus la Găeșli. *„Aici - povestește Weaver -*

avi fost internați într-un mic spital militar, cunoscut ca Lazaret. A vi fost hrăniți bine și vizitați de mai mulți oameni din oraș. La aproape trei ore de la sosire, rănilă noastre au fost din nou tratate. Târziu

spre seară, la. Lazaret a sosit un alt echipaj din care făcea parte și maiorul Yaeger (comandantul Escadrilei 566 din Grupul 389 - n.n.)^{XCI}.

Din formația condusă de locotenentul Worden L. Weaver, numai avionul *Queen Anne* (nr. 41-23936), al locotenentului Joseph E. Flaherty, s-a mai întors în Libia. La întoarcerea din misiune, mitraliorii de pe *Queen Anne* au revendicat distrugerea unui IAR-80. Celălalt bombardier - *Available Jones* (nr. 42-40780) -, care zbura în dreapta lui Weaver, a fost lovit de AA și apoi atacat de aviația de vânătoare. Cu două motoare scoase din funcțiune, pilotul Fred H. Jones a forțat imposibilul, dar avionul a cedat, prăbușindu-se în Mediterana, lângă coastele italiene. Întreg echipajul s-a salvat, fiind capturat de un vas italian².

Cel de-al patrulea val era condus de bombardierul *Fascinalin' Witch* (nr. 41-23811), al căpitanului Robert E. Miller, urmat de *Scrappy II* (nr 42-40375), pe partea stângă, și *Lady Luck* (41-23778), pe dreapta. Se pare că, la apropierea de obiectiv, *Fascinalin' Witch* și-a lansat bombele mai devreme decât era prevăzut și exploziile provocate de încărcătura sa au incendiat avionul *Scrappy II*, care venea în urma lui. Cert este că pilotul Thomas E. Scrivner a încercat o aterizare forțată la marginea comunei Cocioac (azi, Periș) din județul Ilfov, dar, la contactul cu solul, avionul a explodat,

XCI *Îlndeui*, p. 171.

- Roger A. Lăccman, *op. cit.*, p. 131.

"Cornelia Năsiase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 84.

INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 175

pulverizând echipajul'. Rămășițele pământești ale celor nouă aviatori americani au fost înmormântate în cimitirul comunei. Lovit de AA și atacat de vânătoare,

Fascinatul' Witeh a reușit să aterizeze în Malta, ele unde a doua zi s-a întors în Libia. Cel de-al treilea bombardier aHăt în formație - *Lady Lnck* - s-a întors la Benghazi în seara zilei de 1 august 1943'.

Ultimul val al secțiunii conduse de colonelul Johnson era format din patru bombardiere. Din cele patru, niciu- nul nu s-a mai întors la bazele clin Libia. AHăt în fruntea formației, avionul *Forky II* (nr. 42-40182), pilotat de căpitanul Rowland M. Gentry, a ieșit din zona Rafinăriei „Columbia Aquila” cu doi membri ai echipajului uciși și două motoare incendiate de AA. Atacat de aviația de vânătoare la sud de țintă, pilotul a încercat să pună avionul ciuruit pe un câmp lângă Bărcănești-Berceni, însă rezervoarele de benzină din aripi au explodat. S-a salvat numai sergentul- milralior Charles T. Bridges (originar din Anderson, statul Indiana), care, în momentul impactului cu pământul, a fost aruncat în exterior prin fereastra laterală.- Rănit, Bridges a fost prins de o patrulă germană, care i-a luat trusa de prim-ajutor. A încercat să riposteze, însă a fost pus la pământ. Lăsat în agonie, milraliorul american ;i fost găsit de un soldat român. Amenințat cu arma, Bridges cu ultimele puteri a ridicat mâinile în sus și a strigat „*Coniradel*”. S-a trezit a doua zi într-un spital din București'.

Aflat în dreapta lui *Forky II*, avionul *Whig Dinger* (nr. 41-24015), al locotenentului George W. Winger, a căzut lângă Poenarii Burchii (Podul Văii), în curtea localnicului Ion Dinu. Prima victimă din echipajul de pe *Wing Dinger* se pare că a fost

milraliorul Elvin L. Phillips, ucis instantaneu de un proiectil de AA care a lovit turela din coada

¹ Roger A. luceman, <>]>. dl., p. 141.

- Ioan Grigorescu. />[>. cil., p. 358.

¹ Michael Ilill.e/?. cit., p. 169.

bombardierului, înainte de obiectiv^{XCII}. Avionul a fost atacat și de aviația de vânătoare, fiind revendicat de locotenentul av. Ioan Bârlădeanu de la Escadrila 45 Vânătoare. Cu două motoare incendiate, pilotul George Winger a încercat să ridice aparatul la circa 150 de metri pentru a permite echipajului să sară cu parașutele.¹² Au supraviețuit doar mitraliorii laterali Michael J. Cicon și Bernard G. Traudt, care reușiseră să sară înainte de impact. Cicon, care a aterizat nu departe de epava avionului, își amintește: „Nu-mi venea să cred prin ce ani Irecul și că eram teafăr pe pământ având doar o plagă superficială pe partea interioară a coapsei, provocată de o schijă de la AA. După ce am aterizat, am văzut mai multe avioane prăbușindu-se. Era ca în iad.” A fost capturat la scurt timp, fiind dus într-un sat din apropiere. Adăpostit într-o încăpăre și păzit de doi soldați, Cicon era epuizat. „Eram așa de obosit încât nu-mi mai păsa de nimic. Am dormit pe o masă de lemn. Când m-am trezit a doua zi dimineața, am ieșit

XCII Roger A. Fiecmali, op. cil., p. 130.

-Cornelul Năstase, Dan Mclinic, Râzvan Bujor, o/z cil., p. 44. Michael Ilill, op. cil., p. 169.

'A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943. 1. 288.

-Cornelii! Năslasc, Dan Mclinle, Râzvan Bujor, o/z. ui., p. 43.

afară pe prispă și am încercat să-mi amintesc ce naiba s-a întâmplat. Stăteam acolo în tricou și mi-am aprins o țigară. Două santinele stăteau în spatele meu. O femeie în vârstă a venit la mine cu o farfurie. Vă. vine să credeți ? Era o cană cu lapte cu cacao și două felii de pâine de casă, cu unt. Ce femeie drăguță! A venit la mine și s-a aplecat, dându-mi farfuria. încă și acum aş vrea să mă pol revanșa într-un fel față de ea!”-’

Traudt, care a aterizat în albia unui râu, a fost târât în apă înainte de a-și putea strânge parașuta. După ce a ieșit pe mal, și-a ascuns parașuta. Era obosit, așa că a căutat un loc unde să poată dormi. A fost prins de sergentul-major Mâță Petre și sergentul Călinescu de la postul de jandarmi Poenarii Burchii, care l-au trimis la Divizia 18 Munte împreună cu obiectele ce-i aparțineau.¹

Aflat în coada formației, bombardierul *Sad Sack II* (nr. 41-24153) al locotenentului Henry A. Lasco Jr. a fost lovit de AA chiar înainte de țintă. Cu un motor în flăcări, avionul a reușit să largheze bombele de la 60 metri asupra unui cazan. După ieșirea din zona obiectivului, a fost atacat și de aviația de vânătoare, care i-a ciuruit ampenajul vertical din dreapta și i-a distrus controlul eleroanelor. Agonia lui *Sad Sack II* avea să continue, fiind atacat din nou de vânătoare în apropiere de Conțești-. Lovit din nou, cti radiooperato- rul Joseph B. Spivey și mitraliorul Thomas M. Wood uciși și cu mecanicul de bord Leonard L. Raspotnik grav rănit, pilotul a încercat o aterizare forțată, dar, fiind aproape de sol, a lovit

cu aripa stângă pământul. Avionul s-a prăbușit într-un lan de porumb, lângă comuna Bulimanu, fiind revendicat și consemnat ca a doua victorie personală a locotenentului av. Ioan Bârlădeanu.

Din epava bombardierului au ieșit pilotul Henry Lasco, copilul Joseph Kill și mitraliorii Charles P. Decrevel, Albert L. Shaffer și Leonard L. Raspotnik. Toți erau răniți. Lasco, care avea obrazul sfâșiat de un proiectil, își amintește: *„Eram într-un lan de porumb. Iot ce puteam să văd erau Joe (copilul Joseph Kill – n.n.), epava avionului și lanul de porumb. îmi curgea sânge de pe față, aveam o tăietură pe frunte, părul ars și multe alte răni. În acel moment nu am realizat că aveam o schijă de AA în coapsa stângă. Nu știam că hemoragia era. profundă... Nu mai vedeam pe nimeni din echipa/, iar avionul era distrus complet, fiind împrăștiat pe o suprafață mare”*. Rănit cum era, pilotul a plecat după ajutor și a întâlnii câțiva țărani români: *„Când m-am apropiat, aceștia au fugit. Cred că s-au speriat de felul cum arătam. M-am luat după ei, dar aceștia au păstrat distanța. Au început să arunce cu pietre. Într-un final, au venit la mine. Mi-au luat pistolul, inelele, ceasul, stiloul, trusa, de salvare și banii. Toii se uitau la mine și clătinau șocați din cap, își acopereau ochii sau plângeau. Cred că arătam groaznic. Am fost dus la ceea ce părea, a fi o fermă. M-au așezat pe un scaun în curie. Prima dată am crezut că o să leșm, dar de fapt cred că nu mai vedeam. După ceva timp, l-am văzut pe Joe Kill întins pe pământ și pe Frank Raspotnik zăcând acolo fără să miște...*

Pentru a-mi ușura suferința, îmi dădeau numai apă, să-mi curăț rănilor. „'

În timp ce Lasco plecase după ajutor, copilotul Joe Kill zăcea întins în lanul de porumb. Acesta a fost găsit de câțiva țărani care i-au luat bunurile personale. Kill își amintește: *„Țăranii au făcut un cerc mare în jurul meu, fiind înarmați cu furci și diverse unelte agricole. Mi-am zis «S-a, terminal! ». Toi ziceau înlr-una «Rusky». În cele din urmă, am realizat că aceștia credeau că sunt rus. Am zis «Americany». S-a produs puțină rumoare și nu s-au mai uitat urât la mine. O persoană, care părea importantă a venit la mine și m-a întrebat dacă înțeleg germana. Am zis «Puțin». Mi-a zis să număr până la o sută în engleză. Mi-am depășit toate recordurile la numărat. S-a pornit un murmur general, după care m-au cărat cu grijă în curtea bisericii. Acolo i-am întâlnii din nou pe Hank, micuțul Decrevel, Shaffer și Leonard Raspolnik. Toți erau răniți grav și acea, persoană a adus cu ea una. din trusele noastre de prim-ajutor A trebuit să-i administrez lui Leonard niște morfină”². Rănit grav, sergentul Leonard Raspotnick a murii la scurt timp.*

Deși era rănit, Joe Kill era încă lucid. El a fost cel care a răspuns la întrebările puse de autoritățile române, în-

¹ Michael Ilill.op. cit., p. 17). -Ihiilein, p. 171-172.

**181 / EALEIUU AVKAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

trucată Lasco, cu obrazul sfâșiat, nu era în stare să vorbească. Kill i-a declarat și pe cei doi sergenți mitraliori scăpați cu viață drept „ofițeri”, trecând în dreptul fiecăruia litera „O”. Astfel Charles Decrevel și Albert Shaffer au fost internați la Timișul de Jos în vila ofițerilor, primind solda cuvenită „gradului”.

Cei patru răniți au fost transportați apoi cu o căruță până la un dispensar. Lai fiecare oprire lumea se adună curioasă ca să-i vadă. *„Următorul lucru pe care mi-l amintesc – povestește Lasco – a fost un nuc spital, unde m-au ras, m-au curățat și mi-au cusut rănilor de la cap și picioare. M-au așezat într-un pal. Totul părea, liniștit și curat. Puțin mai târziu, am constatat că în următorul pat se afla Albert Shaffer, mitraliorul meu. lateral. Nu puteam vorbi, bineînțeles. Mi-a povestit cum s-a prăbușit și că. un proiectil i-a zdrobit picioarele, provocându-i alte răni. Mi-a spus că era din echipajul locotenentului Lasco și m-a întrebat cine sunt eu. l-am scris pe o bucală, de hârtie că sunt locotenentul Lasco!. S-au uitat la bilețele, apoi din nou la mine. Cu o expresie de groază pe față, a zis: «Dumnezeule, locotenente, nu știam că ești tu!». „'*

Avionul *Flossie Flirt* (nr. 42-40777) al locotenentului Charles E. Hughes, care zbura în stânga *Forky li* a fost singurul aparat din coada formației conduse de colonelul Johnson care a scăpat de kt Ploiești. Apreciind greșit cantitatea de combustibil, echipajul a decis să aterizeze în Turcia, la ^orlu. După aterizare aveau să constate că avionul era în stare bună de zbor și că aveau suficientă benzină să ajungă la bază, dar au fost reținuți de către autoritățile turce-,

în timp ce formația condusă de colonelul Leon Johnson lovea Rafinăria „Columbia Aquila”, ceti de-a doua

¹ *Ilmlt'iii*, |>. 172.

- Roger A. I-icenian, *uj*). *cil.*, p. 131.

secțiune a Grupului 44 comandată de Posey se îndrepta spre complexul „Creditul Minier”, aliat la sud de Ploiești. Locotenentul Robert J. Lehnhausen, copilului de pe *Nat-chez-Belle* (nr. 42-40373), care zbura în extrema dreaptă a primului val condus de bombardierul *Victoiy Slii/)* (nr. 4123813) al colonelului James T. Posey, povestește: „*hi momentul în care ani rural la jm netul inițial de atac, avi fost întâmpinați direct de focul lunurilor de 88 de urm. Era ceva îngrozitor. Zburam la circa 30 de metri altitudine, din ce îmi amintesc, și când am făcut virajul și am început să coborâm la joasă înălțime, am văzut uri B-24 căzut la sol; pasărea aceea uriașă, sprijinită pe aripa sa dreaptă, părea într-o stare bună. Nu ardea! Acesta a fost primul indiciu că. lucrurile nu merg bine!*”

Primele avioane au ajuns deasupra „Țintei albastre” la ora 14,24. Conform planului, patru valuri, fiecare a câte cinci bombardiere, au atacat pe parcursul a numai trei minute punctele vitale ale „Creditului Minier”. Locotenentul David W. Alexander, aflat la manșa avionului *Elak AUey* (nr. 41-24225), nota în jurnalul său: „*Apărarea, de la sol era extrem de puternică - focul lor era precis - încât am avut parte de mai multă, acțiune decât credeam că. puteam să primim în cele trei minute*

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 183**

cât ne-am aflat în. zona țintei."²

Primul doborât ;t fost *Liberatorul Balans Hell Cais* (nr. 42-40995), care zbura pe extrema stânga a primului val condus de bombardierul *Victory 8hip*. Lovit probabil de AA înlr-unul din motoare, avionul pilotat de căpitanul Rowland B. Houslon a fost interceptat, după lovirea țintei, de căpitanul Wilhelm Steinmann, comandantul unității germane de la Mizil. Bombardierul a fost doborât, dar nu înainte ca mitraliorii săi să lovească *Messerschmitt-u*|

' Michael Uill, <>[). *cil.*, p. 1 15.

-*tindem*, p. I 18.

109 german. Ambele avioane an căzut lângă rafinăria de la Brazi, dar numai pilotul german a supraviețuit, fiind rănit ușor^{XCIII}.

Doborât la circa 130 km de Ploiești, bombardierul *GJ. Gal* (nr. 42-40371), al locotenentului Elmer H. Reinharl, făcea parte din ultimul val al secțiunii comandate de Po- sey. Lovit în aripa stângă de AA, acesta a fost interceptat și de aviația de vânătoare, care i-a avariat două motoare, distrugându-i o parte din stabilizatorul stâng². Cei doi pi- loți au încercat să mențină avionul în aer, însă în cele clin urmă aparatul a căzut la Piatra Olt, incendiind cinci case. Echipajul s-a parașutai, dar copilotul Charles L. Slarr nu a supraviețuit saltului. Dintr-o telegramă trimisă de

XCIII Cornelia Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 42.

- Roger A. Frceman, *op. că.*, p. 131.

'A.M.R., Fond Microfilme, rola RI1 1587, c. 170.

Corpul 1 Armată Marelui Stat Major - Secția a 11-a -, aHăm că doi dintre aviatorii de pe *G.I. Gal* au căzut la Milcov, lângă Slatina, „*din care unul a aiurit* (copilotul Charles L. Slarr - n.n.), *iar al doilea a fost prins de șeful de post (informație dată de șeful gării Piatra Olt)*” “. Și ceilalți au fost repede prinși de localnici și de autorități. O parte dintre ei au fost aproape de a fi linșați de țărani, care i-au confundat cu aviatorii ruși.

Pilotul Elmer Reinhart a încercat să fugă singur. După ce și-a ascuns parașuta, a pornit de-a lungul unui curs de apă. Pentru a nu fi capturat, s-a ascuns, evitând orice contact cu oamenii. Spre seară a întâlnit un cioban care se afla cu turma la păscut. La vederea pilotului american, acesta s-a speriat, însă Reinharl l-a asigurai că nu vrea să-i facă t ău. Ciobanul l-a adăpostii pe fugar într-o căsuță și l-a abandonai acolo. Peste puțin timp acesta s-a întors cu un jandarm, care l-a arestat și l-a dus pe Reinharl la postul

local de jandarmerie. Pilotul american își amintește că un oficial român a sosit acolo și i-a strâns mâinile. De acolo a fost luat și transportat cu o căruță la un post de jandarmi unde a fost interogat în engleză. Reinhart nu și-a declarat decât numele, gradul și număr matricol personal, fără a da alte date despre echipajul său. A cerut informații în schimb despre copilotul Charles Starr, însă nu i s-a dat ni- ciun răspuns. După interogatoriu, Reinhart a fost transportat cu o mașină la Slatina, unde s-a alăturat celorlalți membri din echipajul său^{XCIV}.

XCIV Micluel llill, *op. rit.*, p. 172.

- Roger A. Frceman, *op. cil.*, p. 141-142.

Restul avioanelor conduse de Posey s-au întors la bazele din Libia. Echipajul de pe avionul *Victory Stup*, al locotenent-colonelului James Posey, l-a pierdut pe sergentul mitralior Williams H. Truitt, care a fost ucis de proiectilele trase de AA și de aviația de vânătoare. Și echipajul de pe *Helen B. Happy* (nr. 42-40764) al locotenentului Shelby L. Irby a aterizat cu ambii mitraliori laterali răniți, după ce un proiectil de AA explodase în coada avionului. Bombardierul *Earlquake* (nr. 41-24235), pilotat de căpitanul Walter I. Bttner, s-a întors la bază cu un motor oprit și mai multe avarii la sistemul hidraulic, după ce lovise cu aripa dreaptă cablul unui balon de protecție și fusese atacat de vânătoarea româno-germană. Urme vizibile purtau și bombardierele *Flak Alley* (nr. 41-24225), *Levion Drop* (nr. 41-23699), *Lyn Beri II* (nr. 42-40172) sau *Rulh-less* (nr. 41-24282). În schimb, mitraliorii americani au revendicat mai multe victorii împotriva avioanelor Me-109, Me-110 și 1AR-80, întâlnite în special după lovirea liniei².

Bombardamentul asupra Rafinăriei „Creditului Minier” a fost considerat cel mai reușit din întreaga operație. Autorul american Jay A. Stout afirmă că „atacul lui Posey a oferii o imagine o ceea ce ac f fulul să fie «Titlul Wave». Parcurgând traiectul până la ținta alocată – șt care nu fusese lovită anterior-, echipajele sale au bombardat complexul cu atâta precizie, încât a fost complet anihilat pentru restul războiului. Atacul respectiv a oferit o doză de credibilitate planului lui

¹Jac A. Stout, <>/>. *cit.*, p. 88.

-A.N.I.C., fond P.C.M.-Cab. Mii., dosar 393/1943. 1. 2.

De partea română, raportul Subsecretariatului de Stat al Aerului consemna succint efectele bombardamentului american asupra rafinăriei de la Brazi: *„Pagube materiale. Distruse: instalația Pipe-SliH; instalația Kraking; stația de cazane; uzina electrică; laboratorul; stația de apă; douăzeci și sase de rezervoare; pavilionul administrației. Avariate: conducta de legătură cu Giurgiu... Victime: opl morți, șapte răniți”*. În urma atacului, rafinăria pierduse sulă la sută din capacitatea de lucru. S-au numărat 52 de bombe explozive - din care numai două nu explodaseră - și 90 de bombe incendiare'.

Comandantul Legiunii de Jandarmi Prahova, loco-tenenul-colonelul M. Schipor, în Raportul nr. (5 835 din 7 august 1943, privind urmările bombardamentului de la 1 august 1943 pe raza județului Prahova, nota: *„...Pe raza comunei Tălărași, cu ocazia bombardamentului de la 1 august 1943, au fost doborâte patru avioane americane cu câte patru motoare, din care două între șoseaua Tătărăriei-Rafinăria „Creditul Minier”-CFR, iar două la est, pe șoseaua națională spre Ghidigeni. Toate aceste avioane au fost distruse. Primii care au sosit la fața locului au fost militarii germani care au avut la îndemână mijloace de transpări rapide, instalând santinele germane. Șeful de post, când a sosit la avioane, la început a fost oprii de către santinele germane să se apropie. Însă a instalat și el câte o santinelă, dând consemn a nu se lua nimic. La unul din piloții americani, care murise carbonizat în carlingă, șeful de post a*

constatat că-i lipsea ceasul de la mână având cureaua tăiată, iar la ceilalți militari americani morți sau prizonieri prinși de germani nu s-a mai găsit nimic, deoarece perchezițiile le făcuseră ostașii germani..." Un alt avion american „a fost doborât de artileria AA română și a căzut între pădurea Balota, și pădurea. Băidârlan, la. punctul «Poem», în apropierea. Depozitului de muniții Brazi, la o distanță, de circa. 200 m de două, barăci germane. Avionul a fost complet distrus și s-au găsit șapte cadavre. Primii care au sosit la epava avionului au fost militarii germani, care au instalat santinele și au interzis apropierea, oricărei persoane, oprind chiar pe domnul general Alanasiu, inspector general al Artileriei, care întâmplător se afla acolo. Nu au admis ca jandarmii să instaleze santinele decât la 5 august 1943." De asemenea, „pe raza postului de jandarmi Târgșorul Nou, în apropierea gării CFR Crângul lui Bot, la circa 300 m, a căzut un avion care a rămas aproape intact, fiind prinse șase persoane. Primii au sosit la avion militarii germani de la bateriile din apropiere, care i-au ridicat pe cei șase aviatori americani care erau și răniți. La. sosirea militarilor români, aceștia au fost împiedicați a. se apropia, de avion, de către militarii germani, însă s-au instalat și santinele românești. La ora 18,20, șeful postului de jandarmi Târgșorul Nou a. raportat că a văzut cum militarii germani au luat din avion un număr de patru parașute, două aparate de radio, mânuși, hărți și alte lucruri. În ziua, de 2 august 1943, la ora 18,00,

germanii au admis să se instaleze și o santinelă din partea postului de jandarmi, de la care dată nu s-a mai luat nimic din avion... „.^{XCV}

Ultimul grup - 389 *The 8ky Scorpions* - a zburat separai de restul formației comandate de colonelul Kane și s-a îndreptai spre Câmpina. Cele 29 de *Liberatoare* conduse de colonelul Jack Wood aveau misiunea să bombardeze „Ținta roșie”- Rafinăria „Steaua Română”, aflată la 29 km nord-vest de Ploiești.

La fel ca și Grupul 376, cu aproape o jumătate de oră mai devreme, Grupul 389 a făcut aceeași eroare, confundând orașul Târgoviște cu Horești. Derulat de formele de relief, avionul din capul formației, la bordul căruia se afla colonelul Jack Wood, a virat prea devreme și s-a îndreptai către sud-est, spre București, urmat de restul grupului. Câteva echipaje din formație au recunoscut eroarea, dar n-au întrerupt tăcerea radio care le fusese cerută. La un moment dat, colonelul Wood și-a dat seama de greșeala făcută și fără să ezite, a ridicat avionul și a virat către nord-est pentru a trece peste creasta care-l separa de valea prin care trecea rula lui spre Câmpina. Restul echipajelor l-au urmat imediat. După ce a trecut peste o culme, colonelul Wood a revenit către sud-est, ducându-și formația spre Câmpina^{XCVI}.

Bombardierele au venit dinspre Comarnic, în formație strânsă, în cinci valuri, fiecare având în componență câte șase avioane. Vârful de lance era bombardierul *The Scorpion* (nr. 42-40629) pilotat

XCV *Ilwlem*, (buci I.G.J.-T., dosar 1/1943, 1. 289.

XCVI Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 88.

de căpitanul Kennel M. Cahvell și care îl avea la bord pe colonelul Jack Wood, flancat în stânga de *Sack-Tinie Sally* (nr. 42-40749) al locotenentului Roy E. Braly, iar în dreapta, de *The Golden Sandstorm* (nr. 42-40795) al locotenentului James E. Tolleslon. Le urmau celelalte bombardiere, eşalonate pe secțiuni și patrule (elemente). Ultima secțiune a Grupului 389 era formală din numai cinci aparate^{XCVII}, împărțite pe două patrule. Prima patrulă era condusă de căpitanul Robert C. Mooney pe bombardierul *Hiller's Hearse* (nr. 42-40544), urmat de locotenentul Stanislaus J. Podolak pe *Sweel Adelme* (nr. 4123933) și de locotenentul William D. Nading pe *lilonds*

Awjy (nr. 42-40793). Locotenentul John B. McCormick, pe *Vagabond King* (nr. 42-40787), și locotenentul Harold L. James, pe *Liberatorul* nr. 42-40744, formau cea de-a doua patrulă^{XCVIII}, care închidea formația care trebuia să lovească Rafinăria „Steaua Română” din Câmpina.

Cele mai multe din echipajele din Grupul 389 nu aveau experiență de luptă și nu îndepliniseră până la 1 august 1943 mai mult de cinci-șase misiuni de bombardament. O parte din ele fuseseră detașate și la Grupul 98. Aviatorii erau însă disciplinați și dornici de afirmare și sperau că acest complex petrolier, aflat la o distanță mai mare față de concentrările de instalații petrolifere și rafinării din jurul Ploieștiului, va fi mai puțin apărat decât

XCVII Al șaselea aparat, *Bad Penii* (nr. 42-40767), pilotat de locotenentul Dwaine Lighter, nu a mai decolat.

XCVIII Roger ?V Frecman, *op. cit.*, p. 69.

'A.N.I.C., fond I.G.J.-T.. dosar 1/1943, 1. 243.

**190 / VALERIU' AVRAM,
ALEXANDRU' ARMA**
celelalte ținte.

Echipajele exersaseră atacul pe axă în Libia și, în plus, ținta lor nu fusese lovită anterior de vreun alt grup. În felul acesta, tuturor echipajelor le-a fost mai ușor să-și găsească obiectivele specifice și să se concentreze asupra lor. Odată cu apropierea de obiectiv, artileria antiaeriană dispusă în jurul complexului petrolifer a deschis un foc concentrat. Bombardierul *The Scorpion*, urmat de restul formației a trecut peste bateriile AA și mitraliorii de la bordul avioanelor americane au ripostat, trăgând în lot ce se mișca la sol.

Ga și atacul secțiunii conduse lui Posey, derulat cu câteva minute mai devreme asupra Rafinăriei „Creditul Minier”, bombardamentul executat de avioanele colonelului Wood asupra complexului „Steaua Română” a decurs conform planului. Amănunte importante despre atacul rafinăriei din Câmpina ne sunt furnizate de Raportul secret nr. 6 764, din 2 august 1943, al Biroului de Poliție din Legiunea de Jandarmi Prahova, trimis Inspectoratului

General al Jandarmeriei, Corpului 5 Armată și Prefecturii județului Prahova. Iată informațiile date: „...La ora 14,30, 32 de avioane inamice și-an făcut apariția la o înălțime foarte mică (de)asupra orașului Câmpina, venind din direcția vest, și an atacat în valuri succesive cu bombe explozive și incendiare Rafinăria „Steaua. Română”, Atelierele centrale „Steaua Română” și gara Câmpinița, toate pe teritoriul orașului Câmpina. Bombele explozive au fost cu efect întârziat, deoarece până la orele

20,00 încă mai continuau să, explodeze. Rafinăria a fost incendiată, imediat și incendiul încă nu s-a localizat, iar Atelierele centrale și gara. Câmpinița sunt aproape complet distruse... Bombardamentul a încetăi la ora 14,45...".'

Căpitanul Philip Ardery, care zbura în prima secțiune pe bombardierul nr. 42-40773, pilotat de locotenentul Ecl- ward L. Fowble, povestește: „...Am viral din nou spre sud. De dala aceasta coboram pe valea căulală. Escadrila mea trebuia să fie a doua deasupra țintei, hi afara celulei din capul formației escadrilei mele (Escadrila 564 - n.a.) - adică cele trei avioane din formația, mea imediată. - erau șase avioane. Le-am ■văzut dislan- țându-se, așa cum li se ceruse la instructaj. Am încetini. Primele Irei avioane au lual-o pe direcția, văii coborând pentru a atinge cât mai repede posibil nivelul solului. A doua patrulă de trei avioane a virat la stânga pentru câiteva secunde, apoi a -virat înapoi spre dreapta pentru a ajunge din unghiul cerut la instrui la/. Neam distanțai și noi penlru a trece pe deasupra obiectivului înainte ca. primele bombe să explodeze...” Momentul atacului se apropia: „Eram foarte aproape în spatele celui de-al doilea grup de trei avioane. Imediat ce au dat drumul, la bombe ne-am angajat pe direcția, țintei. În centrul obiectivului se afla clădirea rezervorului principal, exact ca în imaginile pe care le -văzusem. Când primele avioane s-au apropiat de țintă, le-am -văzul trecând prinlr-o co-

Ioană de foc antiaerian. Se trăgea mai mult ca sigur cu tunuri automate de 20 mm, amplasate la

sol; focul era des ca grindina. Avioanele din față au dat drumul la bombe exact fee clădirea rezervorului principal și imediat au avut loc o sene de explozii. „ La Rafinăria „Șicana Română” se dezlănluise iadul: „Bucăți de pe acoperișul rezervorului săreau în aer, urcând pe deasupra înălțimii coșurilor, iar flăcările se înălțau printre dărâmături. Al doilea grup de trei avioane a trecut pe deasupra venind din partea stângă și a dat drumul la bombe, parțial pe clădirea rezervorului principal, parțial fie instalația de cracare. Au urmat mai multe explozii și flăcări mai înalte. Deja flăcările urcau mai sus de nivelul la care trebuia să trecem noi... Ne găseam la un moment dat zburând printr-o rețea de trasoare și proiectile de toate tipurile care mă făceau să-mi pierd speranța că vom mai putea parcurge ultimele câteva sute de metri până la locul în. care trebuia să dăm drumul la bombe. Apărarea antiaeriană pur și simplu arunca în sus o perdea de oțel.”

Lovit de AA la încastrarea aripilor drepte și cu motorul nr. 1 oprit, (*halatanooga Choo C.hoo* (nr. 42-40782) al locotenentului Robert J. O'Reilly, care zbura în extrema dreaptă a primului val, a rămas cu o bombă la bord, pe care a largat-o după ce a trecut de Florești^{XCIX}. Copilotul Ernest L. Poulson povestește: „Până deasupra liniei am zburat fără probleme. Veneam la două sute de picioare înălțime și se părea că vom ieși teferi din zona critică. Dăre albe ale proiectilelor trase de la sol se arcuiau spre noi ca niște spaghele, dar continuam

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 193**

să înaintăm. Am simții lovitura care ne-a zguduit avionul din toate încheieturile, dar în primul moment n-aș fi putut spune cu exactitate niciunde se produsese, nici cât de gravă era. Indicatorul încărcăturii explozive arăta prezența la bord a celei de-a treia bombe de o mie de livre, blocată, de care nu ne puteam debarasa.

O bombă. la bord .și o aripă ruptă însemna curată sinucidere, l-am strigat prin interfon locotenentului Romano (bombardierul - n.n.) să o detașeze manual, iar echipajului să. se pregătească, de o aterizare forțată.” Având cablurile comenzilor rupte, pilotul Robert J. O'Reilly a încercat o aterizare forțată în prundișul Prahovei, la Nedelea, nu departe de șoseaua națională care lega Câmpina de Ploiești. Singurul care nu a supraviețuit a fost mecanicul de bord Frank J. Kess, care la contactul cu solul a fost strivit în compartimentul bombelor. Milraliorul Richard W. Britl, rămas captiv sub greutatea turelei superioare, a fost extras cu greu de localnici din carcasa contorsionată a bombardierului. *„Când m-au tras afară - povestește Britl - pielea de pe mâini mi se făcuse mânușă. Arsesem fără foc. Eram opărit de benzina în care zăcusem aproape patru ore...”* Britt își amintește că o femeie între două vârste, energică și de o frumusețe sobră, l-a întrebat într-o engleză perfectă cum se simțea, *„l-am arătat mâinile și i-am spus că sunt ars. Mi-a descheiat nasturii de la cămașă și mi-a. privit pielea. Era numai bășici. Au venit nemții să mă ridice. Eemeia care vorbea, englezește știa și germana. Iar asta era singura limbă străină în care mă mai descurcam și eu. A parlamentai, le-a explicat că eram prizonierul românilor, nu al lor, că aveam nevoie urgentă de îngrijiri medicale, dar, până la urmă, i-a trimis la dracu' și m-a. urcat în mașina ei, un «Lincoln» 1937, cu care m-a transportat în viteză, la spital, unde doctorii m-au uns și m-au*

bandajat... Eemeia. aceea, cu. care am rămas prieten tot restul vieții, era prințesa Ecaterina Caragea...".' Ce nu știa Britt era că *Chatlanooga Choo-Choo* aterizase pe domeniul de la Nedelea al prințesei, nu departe de conacul ei, care fusese transformat în orfelinat.

¹ Ioan Grigorescu, *op. cil.*, p. 385.

-Rmlem, p. 392.

După ce l-a transportat la spitalul clin Filipești, prințesa Ecaterina Caragea s-a întors în grabă pentru a recupera restul echipajului. Ceilalți opt supraviețuitori, după ce au ieșit din epava avionului, s-au despărțit în trei grupe, pentru a nu fi capturați toți deodată. Copilotul Ernest L. Poulson, care fugise împreună cu bombardierul Alfred A. Romano și milraliorul Louis C. Mederios, povestește: *„Am pornit, în (lirei tio munților, ținându-ne drumul, ca. să nu fim vă- zu/i, numai prin lanurile de porumb... La un moment dat, am auzit în urma noastră împușcături. Aveam asupra mea un Colt 45. Dar riposta ar p fost inutilă. Toii eram conluzionați. Ne-am predat. Nemții. Percheziție. Înapoi, la epavă, cale cam de un sfert de milă - doar atât reușiserăm să. ne depărtăm... „ Prizonierii au fost duși cu o căruță la Filipești, fiind închiși într-un beci. „După un. timp, a apărut o doamnă de vreo cincizeci de ani, însoțită de un pluton de români, care au făcut ce-au făcut și ne-au scos de acolo. Țăranii ne-au dai pâine, lapte, brânză, ouă, fructe. Nu mai mâncasem nimic de când plecasem de la Benghazi. Doamna aceea, ne-a spus că Britt fusese scos din epavă și dus la. spital.*

**196 / IALERII.' AERAM,
ALEXANDRE ARMĂ**

Era prințesa Caragea.. Am reușit să-i. strecur în palmă moneda mea de aur, de douăzeci de dolari, salvată la percheziție. Mi-a promis că va anunța Crucea Roșie Internațională în legătura cu situația noastră". Cei trei au petrecut noaptea într-o casă păzită de soldați, iar a doua zi au fost duși la Ploiești, unde au fost interogați^C. Și-au întâlnit camarazii clin echipaj în lagărul de prizonieri de la Timișul de Jos, unde, după câteva luni de spitalizare, a fost adus și mitraliorul Richard Britt.

Bombardierul *Ole Kickapod*^I (nr. 42-40753), al sublocotenentului Lloycl H. Hughes, care zbura în centrul formației celui cle-al doilea val, a fost lovit grav de AAîn rezervo-

i ul aripiei stângi. CAI avionul în flăcări, pilotul a încercat o aterizare forțată, dar, fără niciun avertisment, aripa dreaptă s-a rupt, iar aparatul s-a prăbușit în albia râului Prahova^{CI}. Martor la tragedie, căpitanul Philip Ardery, care zbura în stânga avionului pilotat de Lloyd H. Hughes, nota: „*Deodată, sergentul Wells (George W. Wells- n.n.), micul nostru operator radio, care semăna cu un copil și care în acel moment era cu un aparat de filmat în compartimentul de mijloc, a strigat din toate puterile, vădit impresionat de ceea ce văzuse: «Avionul locotenentului Hughes pierde benzină. A fost lovit puternic în rezervorul de combustibil din aripa stângă!».* Am observat asta chiar în acel

C *tindem*, p. 392-393.

- În uncie lucrări, acest bombardier apare cu numele de „*Fuger Fugi?* „.

CI Cornelia Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. < îl.,*
p. 34.

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 197**

moment... Am privit spre dreapta și am -văzut o fâșie de benzină, care se scurgea din aripa stângă a avionului condus de Pete. Se ținea în dreapta, în formație cu noi. Trebuie să fi știut că fusese grav lovit, deoarece benzina curgea atât de multă, încât nu-l mai vedeam pe mitraliorid aflat cu postul său la mijlocul aparatului, chiar pe partea noastră. Mielul Pete! Bun, credincios, cu o soție tânără, care-l aștepta să se întoarcă în Texas. Iși păstra avionul în formație pentru că dorea să arunce bombe deasupra obiectivului, știind că nu va mai putea să ia înălțime și să sară, și că va trebui să zboare înlr-o carcasă de foc cu un șuvoi enorm de benzină curgând din avion... Bietul Pete! Cât doream să mai poată lua înălțime..." După ce au aruncat bombe, Arderv s-a uitat în dreapta să vadă ce se întâmplă cu avionul Ole Kickapoo: „Era încă în formație, dar întreaga aripă stângă era în flăcări până la fuzelaj. L-am văzut pe Pete luând înălțime și ieșind din formație. Bombele sale fuseseră aruncate pe obiectiv alături de ale noastre. Cu misiunea îndeplinită, el făcea o încercare temerară să reducă viteza excesivă și să așeze avionul înlr-o mică vale de râu, la sud de oraș, înainte ca avionul să explodeze. Zbura cu aproape 210 mile pe oră (340 km/oră - n.n.) p trebuia să reducă viteza la jumătate pentru a ateriza. Pilota fără motor, după cum se părea, încetinind și virând spre dreapta în direcția unei văi mai întinse. Pete lupta acum să se salveze pe sine și pe oamenii săi. Era prea târziu și prea jos pentru ca vreunul dintre ei să poală sări cu parașuta, și nu mai era timp ca

avionul să urce la o înălțime suficientă care să permită deschiderea parașutei. Piața echipajului era în mâinile pilotului și el făcea, tot ce era posibil... încet, avionul din dreapta noastră pierdea viteză și începuse să zboare ca un planor care părea că poate realiza, o aterizare forțată destul de bună. Dar flăcările acopereau cu furie toată partea stângă a avionului. Puteam să-l văd clar, pentru că era pe partea mea. Acum ar fi trebuit să atingă solul, dar chiar înainte de aceasta, aripa stângă s-a desprins. Flăcările erau așa de puternice încât au smuls pur și simplu aripa. Avionul a virat greu și chiar în fața punctului unde l-am văzut ultima dată a apărut o mare de flăcări și fum. Pete și echipajul său și-au dat viața, pentru a duce la bun sfârșit misiunea încredințată...".^{CII}

Resturile bombardierului *Ole Kickapoo* au fost găsite în albia râului Prahova, nu departe de podul de la Bănești. Tragedia a fost filmată și de la bordul bombardierului *Old Lilister Puii* de către sublocotenentului George J. Makin și s-a crezut că nimeni nu a mai supraviețuit din avionul lui Hughes. Totuși, în mod miraculos, au scăpat mitralierii Thomas A. Huff și Edmond H. Smith; navigatorul Sidney A. Pear și observatorul John McLoughlin s-au stins clin viață în spitalul din Câmpina. Cei doi mitraliori vor rămâne prizonieri în România, dar nu vor uita lunga convalescență petrecută în spitalul din Sinaia. Pentru curajul deosebit de care a dat dovadă, îndeplinind

INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 199

misiunea până la capăt, sublocotenentul Lloyd H. Hughes a primit post-mortem

**200 / VALEIUL' AVRAM,
ALEXANDRI' ARMA**

„Medal of Honor” - cea mai înaltă distincție americană -, iar restul echipajului a fost decorat cu „Distinguished Flying Cross”.

La sud de Câmpina, tot în albia râului Prahova, a căzut și bombardierul *Saiid-Witch* (nr. 42-40735), al locotenentului Roberl W. Horton, care zbură în a treia patrulă din cea de-a doua secțiune. Atins de AA în compartimentul bombelor și rezervoarelor auxiliare, pilotul a încercat o aterizare forțată în aceeași zonă cu *Ole Kuhapoo*, clar la contactul cu solul aparatul s-a dezintegrat. Se pare că avionul a lovit cu aripa stânga un arbore după care s-a rupt în bucăți. Singurul supraviețuitor a fost sergentul milralior ZerrilJ. Steen, de 36 de ani, care, în urma exploziei, a fost aruncat cu tot cu turela dorsală. ^{CIII}

Referitor la cele două bombardiere ale Grupului 389 căzute în albia râului Prahova, Legiunea de Jandarmi din Prahova informa prin Raportul nr. 6 835 din 7 august 1943, trimis la Inspectoratul General al Jandarmeriei din București, următoarele: *„La Intactul Lobului, pe albia râului Prahova, au căzut în flăcări două avioane americane din cele care bombardaseră Rafinăria «Steaua Română» din Câmpina. Ambele avioane au ars complet. La fata locului s-au găsit un număr de 11 cadavre și cinci răniți care au fost internați în spitalul din Câmpina, din care doi au încetat din viață. Paza acestora a fost instalată de un sublocotenent din Crupul de Vânători de Munte, după care s-a dublat și cu santinelă din partea*

CIII Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, u/r ni., p. 3(>. -A.N.I.C., toiuI I.G.J.-T., dosar 1/194,3, 1. 288.

postului de jandarmi. Materiale sau obiecte nu s-au luat de nimeni. Ulterior, în apropierea avioanelor căzute, s-a găsit de către jandarmii postului Rănești un pistol automat cu scria 861051, care, cu Raportul nostru nr. 6 823/7 august 1913, s-a înaintat Diviziei 18 Munte'''.

AHai în stânga Ini *Sa nd-Witch*, bombardierul *Boomerang* (nr. 42-401 15), al locotenentului Melvin E. Neef, care conducea patrula a treia din cea de-a doua secțiune, a fost ultimul aparat al Grupului 389 pierdut pe teritoriul României. După lansarea bombelor, avionul l; t bordul căruia se alia, în calitate de observator, și maiorul William H. Yaeger – comandantul Escadrilei 566 –, a primit mai multe lovituri de AA în aripa dreaptă. Cu un motor blocat și cu celălalt avariat, pilotul a încercat să urce aparatul mai sus. *Boomerang* a mai zburat circa 60 km de la obiectiv, după care a fost pus pe burtă la Buloiu, pe moșia familiei Fernic.

întors la bază, căpitanul Philip Ardery a constatat cu tristețe că maiorul William H. Yaeger, prietenul său în vârstă de 28 de ani și originar din Hebbbronville, Texas, lipsea, în anul 1978, când Ardery a scris cartea *Bomber Pilot, zi memoir of World War II*, încă îl considera pe maior dispărut în luptă, deși nu-l văzuse cu ochii săi prăbușindu-se^{CIV}. Toți cei 1 1 membri ai echipajului său scăpaseră însă cu viață; numai milraliorul dorsal Charles Wallace a slat captiv circa patru ore în un eia sa până să fie scos^{CV}. Se pare că maiorul Yaeger –

CIV Philip Ardere, <>[>. cit., p. 109.

CV Cornelia Năsiase, Dan Melinle, Răzvan Bujor, op. iii., p. 29.

ofițerul american cu cel mai mare grad capturai la 1 august 1943 - a fost cel care a asigurat epava împotriva incendiului, a dezamorsat materialul exploziv nelargat deasupra obiectivului și a fost primul care i-a scos pe răniți din epava avionului. Când jandarmii au sosit la fața locului, toți se aflau în afara oricărui pericol ¹. Echipajul de pe *Boomerano* a fost dus la Găeșli și internat în lazaretul din localitate.

Capturarea maiorului William H. Yaeger, comandantul Escadrilei 566 din Grupul 389 Bombardament, a fost speculată de serviciul de propagandă românesc. Astfel, la 27 octombrie 1943, în „Universul”, a apărut articolul intitulat „Maiorul William Yaeger povestește peripețiile atacului de pe Valea Prahovei”, semnal de sergentul Leontin Brudașcu, care era reporter de război al Serviciului Militar de Propagandă. Între altele, în acest articol, ofițerul american - despre care se scria că era fermier din Texas în viața de toate zilele, fost atașat aeronautic în Bolivia și membru în Consiliul Militar Superior de la Washington - afirma: *„Aveți o țară frumoasă, frumoasă și buună... Desfre România auzisem numai hteruri bune”*. Despre apărarea întâlnită la Ploiești, maiorului Yaeger declara: *„Nu m-aș f gândit niciodată că în România să pățim ce am pățim. Aviatorii dumneavoastră sunt demni de orice nație. Iar apărarea a fost atât de precisă, încât ne-a. năucit. Grupurile noastre s-au răzlețit, sub*

¹ Mihai Pelin, *oj). cit.*, p. 134.

prăpădul focului". După ce a descris condițiile prăbușirii avionului la bordul căruia se afla, acesta s-a declarat mulțumit de sorta sa și a camarazilor săi: „Sunt acum în spital, unde li se dă o îngrijire destul de bună. Gât ne privește pe noi, trata meniul prizonieratului este uman și nu ducem lipsă absolut de nimic... Suntem tratați toți ca în țara noastră și, dacă soția și copiii mei ar fi lângă mine, n-aș putea spune că sunt captiv într-o lume străină".^{CVI}

După ce au bombardat obiectivul, cele cinci aparate ale ultimei secțiuni s-au desprins de restul grupului, îndreptându-se către sud-est, cu speranța că vor ajunge în Cipru. Dintre ele, două au aterizat de urgență în Turcia având probleme grave la bord. Primul era bombardierul *Hiller's Hearse* (nr. 42-40544), care a fost atins de AA chiar înainte de obiectiv. Un proiectil de 20 mm penetrase cabina piloților, ucigându-l pe căpitanul Robert C. Moonev aliat

la manșa avionului și rănindu-l pe sublocotenentul James E. Gerrhs. Lovit de AA și după largarea bombelor, cu un motor distrus și cu alți doi membri răniți la bord, copilul rănit a încercat să ajungă în Cipru. A aterizat în cele din urmă în Turcia, bombardierul fiind pus pe burtă într-un lan de grâu la Gâzi Emir, lângă Izmir. Cei nouă membri ai echipajului rămași în viață au fost internați în Turcia^{CVII}. Tot la Gâzi Emir a aterizat și

CVI *tindem*, p. 1 36.

CVII Roger A. Frceman, *op. cil.*, p. 134.

-Jav A. Stoiit, *op. cit.*, p. 91.

bombardierul cu nr. 42-40744, pilonii de locotenentul Harold L. James. Acesta, împreună cu *Vagabond King*, al lui John B. McCormick, formaseră ultima patrulă care survolase obiectivul. După bombardarea rafinăriei de la Câmpina, mecanicul de bord Harold M. Thompson l-a informat pe pilot că nu mai aveau suficient combustibil să ajungă la bazele din Libia. Radiooperatorul Earl L. Ziminerman își amintește că, după câteva minute, pilotul Harold James și copilotul Robert Schweillinger s-au alăturat singurului bombardier pe care l-au putut ajunge din urmă - *Hitler'*, *Hearse*. De la bordul acestuia, ofițerul bombardier Rookly Triantafellu le-a expediat un mesaj vizual cu lampa Aldis pe fereastra milraliorului lateral: „*Pilotul viori. Avem răniți la bord și solicităm direcția spre Turcia!*”. Rupând tăcerea radio, Ziminerman i-a transmis informația cerută și ambele avioane au stabilit cursul către Turcia². Celelalte trei bombardiere din formație - *Sweet Adeline*, *Plonds Away* și *Vagabond King* - au aterizau în Cipru.

Dacă raidul fusese pregătit în cele mai mici amănunte, deasupra României s-a produs haosul. Astfel, după ce au atacat țintele, bombardierele au părăsit obiectivul cu formațiile dezagregate sub focul artileriei AA, excepție făcând grupurile 98 și 44 care și-au păstrat, în parte, coeziunea.

Multe dintre ele grav avariate, au fost în continuare atacate pe drumul de întoarcere de aviația de vânătoare româno-germană. Acestea n-au încercat regruparea preconizată în planul

misiunii, relrăgându-se în dezordine spre sud și reușind să depășească linia Dunării între orele 15,06 și 15,57.

Conform Ordinului de operații al Crupului 389 Bombardament capturat de autoritățile militare române după încheierea raidului, formația americană trebuia să se regrupeze deasupra lacului I'otelu, în sudul Olteniei. Însă dispozițiile din ordin nu s-au putut executa, echipajele americane grăbindu-se să părăsească cât mai repede spațiul aerian al României, întrucât aviația de vânătoare ro- mâno-germană le ataca continuu. *„A doua Iunie a zborului a fost făcută la înălțimea, tufişurilor... Fără nuio exagerare, am zburat sub firele de telegrafia sub bolțile podurilor”,* își amintea locotenentul Charles W. Biey din Crupul 376.

Drumul de întoarcere s-a dovedit deosebit de dificil pentru majoritatea echipajelor americane care loviseră l'loieștiul. Scăpat din infernul de la Câmpina, căpitanul Philip Arclerv nota: *„(ierul era un haos de bombardiere zburând în toate direcțiile, unele în flăcări, multe cu motoarele fumegând, unele cu mari găuri deschise în corpul lor sau cu bucăți mari din aripă sau din direcție rupte. Multe erau asa de ciuruite încât era. evident că în interior trebuia să f /ost scene deosebit de tragice, cu marți și muribunzi, cu oameni grai' răniți care sufereau până la moarte înainte de a putea primi ajutor, cu piloți în fața oribilei hotărâri dacă să renunțe la încercarea de a scăpa cu bine pentru a. salva, viața muribunzilor sau să ducă avionul înapoi la. bază*

206 / IALERII' AVRAM.

ALEXANDRI' ARMĂ

*plătind cu viața câtorva membri ai echipajului
libertatea celorlalți”.^{CVIII} Curând însă, „zburam pe
deasupra țăranilor*

-piq uiopd 'BISBOOB EiBp aq O.IEOIEUEA ap OIBOBIE nou
mp isoj ni' OUB.OI.IOUIE op.ioip.iBqmoq 'lai.u^'tnq
i'idnswq

nai.qy pip.iou mp ojojiiq B| ah'unh'
i! n.nuod B.OEO.II ES iiB\$[qo nn.io O.IEO oisod
'ojE.ifooS .iodo.i aai.io op ousdq i.ispumn 'lodu
E.idnsBop ,ioqz op i.iimoj -q op oins iiEiu.ui 'HEOSHO.I
EOEQ IOIOO.I*) i\$ loiAiqsoSnj E tods 'iiiB.o[Bq .inpiunui
EO.IE|OA.UIS Etuo[qo.id O.IEIU o E.IO 'OJBOIOUI Enop no
lEtunu nE.mqz O.IEO OUEOIAE opoi? n.mioj •I.IBUI IEIU
i.ini.iojo iq osndns HE.IO ouniounj ui OSEUIE.I O[O.I -
BOIOUI iBon.uuj 'pqnsnqmoo op O.IEIU IEIU piuinsuoo i\$
IOIE oq •ouniounj ui OSEUIE.I .IOJOO Boioisnqo.i op
piiBzuidop ,io| ll.IEOS 'EJE.lodsip OIEmiS o-nui
UBOSES OS O.IEOIOUI oqnui IEIU iiEs [nun E.iosnp.iod
O.IEO op.ioip.iBquiog 01111.11110 ,io| -O.IEOA.IOZO.I
BZUEO Uip EUIZUOq BSBOIO.ld B.iosnp.iod opoqy
osBoyunqd os iBOop pqiisnquiao i[nui IEIU osEiunsuoo os
'ouipniiqB ESEOI E[unnooxo jnoEiE uj Biqrj mp ,io| opz -Eq
iq o"unf'E E n.nuod E.IESOOOU Biuoisrzo.i nus pipqnsnq -
UIOO nu UES I1B0AB ,IO| OpUEOIAE EOEp EOSEO.UJ
BO.IBqO.IIUI iiEound I\$ I UBUOB piE.i pqi.101 IUISOOB
u.ioiinioiAE.idns o.n -Uip lipim IEIU 10;) 'ESEOE
O.IOO.IEOIU O|0 OI.K)1E|EO B.oUll| UI Eoo.idioo.i
oiiooio.id B.111.0ISB I\$-E n.nuod EjpqoEj iSnioi suu.ns iiE-
s 'piiEiu.io] [mso.i op Eiu.în ui OSEUIE.I 'o.ioip.u'quioq O| -
ouq -EZBq op E.indos O[O.IEO EO.IEUI lodi? i\$ iijunui
E.OBO.H ES nEinpE.ns os 'pSoiop op .iopidn[opui.în
puBi.ind op uip oi -piui 'OUBOI.IOUIB OpiîEUI.IOJ
'Ba.lBUllQ 11100.11 11B 00 EcIIIQ

!; ■ ■ nwai.Kf o» ?v nm]V]s

Avop uuu .iui. 'm)^.i,)]v nun 'nunŧiul iu nupiiUMii) imn
'tipmvui n> .IUIUM imi.njl iiui) unpjijnpjiiit imn ut

*pumunpi),).! ninupiiun ,m 'UO.UKI .u] piuiM] nv](Ja^v
a.ii):> 'Dw.iopcf rpwkupui luauino ,>p ,nui)puu o 1\$ p.ll^
UI VMOX UM] Uf} '^n.lO »Jl.U) up Dliwfrif 'p.lip rip
IADM UUil n.ulnsri.yp ,)(! uwm.i] pj JMJUUV nuj „'uiuliuip
,{({ njuuui ip ipS<)i*

481 / jmmi^ioid wdrisvaa NuzjNi

gări au interceptat formațiile de B-24, cloborând cel puțin două dintre ele. Alte două avioane au fost pierdute după ce au intrat în coliziune deasupra munților Macedoniei. După ce au trecut munții, formațiile de *Liberatoare* s-au îndreptat către Marea Ionică, unde au fost interceptate de *Messerschmitt*-urile germane din 1V./JG 27, care au doborât alte patru bombardiere. Philip Ardery își amintește: *„Soarele cobora la apus când mica noastră formație, acum de șapte avioane, a trecut munții, conlmuându-și drumul spre Marea Adriatică. Aparatul nostru de radio era suprasolicitat cu apeluri radio tragice care anunțau continuu: «Avioane de vânatoare inamice peste tot!»... urmate frecvent de apelul «Ne parașutăm, avionul este în flăcări»...”*.^{CIX}

Primul avion care s-a întors din misiune a aterizat la Benghazi la ora 20,20 (ora locală)-. În următoarele patruzeci de minute au aterizat și celelalte avioane, multe dintre ele avariate și cu echipajele epuizate după dificila misiune pe care tocmai o îndepliniseră. Echipajul lui Ardery a aterizat la Benghazi seara târziu, după 13 ore și jumătate de la decolare. *„Inspectând avionul în grabă, am observat că fusesem loviți de mai multe*

CIX¹ Philip Aideiy, <>j>. *cil.*, p. 109.

- 1 nuial trebuiau să decoleze 179 de bombardiere, însă un B-24 din Crupul 389 nu și-a mai luat zborul din motive necunoscute, numărul aparatelor plecate în misiune fiind de 178.

¹ Autorii au identificat numai 34 de avioane doborâte pe teritoriul românesc.

ori. Ne-am dus direct la grupul operații' pentru a centraliza informațiile despre toate avioanele... întâmplările din luptele duse se adunau unele după altele. Un pilot sosise cu cablurile de comandă complet scoase din funcțiune... Zburase cea mai mare parte din traseul de întoarcere în regim de pilot automat. Revenise la bază cu doi răniți la bord și cu corpul celui de-al treilea... Mulți alții zburascră sule de kilometrii cu trei, sau chiar două motoare. Multe echipaje au stins incendiile de la bord, au făcut lucruri incredibile acordând primul ajutor celor răniți grav și au dat sule de exemple de sacrificiu și devotament în luptă... Numele de cod al acestui atac a. fost Tidal Wave."

Din cele 178 de bombardiere² B-24 *Liberator* decolate în dimineața acelei zile din Libia nu s-au mai întors decât 88. Unul a fost pierdut imediat după decolare (*Kickapoo*), altul a căzut în mod inexplicabil în Marea Ionică (*Wongo Wongo*), iar cincisprezece s-au întors clin drum din cauza unor defecțiuni tehnice. Din cele 161 care au continuat zborul, treizeci și cinci au fost doborâte pe teritoriul României (treizeci și șase după documentele românești)", zece ati căzut pe drumul de întoarcere (șase doborâte de aviația de vânătoare bulgară și germană, două s-au ciocnit în aer deasupra Balcanilor și două, grav avariate, s-au prăbușit în mare, lângă coastele Turciei și Italiei), iar șapte au aterizai în Turcia, unde echipajele au fost reținute. Avariate sau cu probleme tehnice,

alte douăzeci și trei de bombardiere au aterizat de urgență în Cipru, Malta și Sicilia, teritorii controlate de Aliați. Din cele ajunse la bazele din nordul Africii, multe dintre avioane erau grav avariate, întrucât, a doua zi după atac, mai puțin de jumătate din ele mai puteau fi considerate operaționale. Din cei 1 753 de aviatori care au luat parte la misiune, 516 nu s-au mai întors: 132 au fost făcuți prizonieri, 76 au aterizat în Turcia neutră și au fost reținuți, iar 308 și-au pierdut viața.^{CX}

INTERVENȚIA AVIAȚIEI DE VÂNĂTOARE ROMÂNNO-GERMANE

Reacția sistemului de apărare româno-german a fost deosebit de puternică, astfel încât misiunea bombardierelor americane s-a realizat în condiții dificile, echipajele fiind într-o continuă luptă cu aviația de vânătoare. Deși, inițial, piloții români și germani au ratat interceptarea formațiilor ce se îndreptau spre ținte - cu excepția Grupului 6 Vânătoare -, până la urmă aceștia au reușit să atace cu succes *Liberatoarele* în faza doua a luptelor aeriene, când cei care coordonau aviația de vânătoare s-au lămurii asupra altitudinii la care zburau avioanele inamice.

Ordinele Comandamentului Aero German din România prevedeau că „*aviația de vânătoare poate alăea avioanele inamice, chiar în zonele eficace ale ACA-ului, la o înalt înie .superioară de 2 000 m. În*

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 191**

acest caz însă, artileria antiaeriană va trage numai pe avion, văzut, evitând zona în care se dau lupte aeriene. Sub înălțimea de 2 000 m, avionul de vânătoare astea filă avioanele inamice în afara zonei eficace a ACA-iului".'

Din darea de seamă asupra bombardamentului american din 1 august 1943 - sinteză pentru mareșalul Ion AnUmescu - aflăm că „*primele formații de vânătoare au decolat la ora 13,18*”, iar contactul cu inamicul s-a produs la ora 14,05; Ploieștiul era deja atacat de la ora 13,49-. Totuși, din jurnalul de operații al Corpului 3 Aerian rezultă că Grupul 6 Vânătoare a luat contact cu inamicul mult mai devreme - la ora 13,50ⁱ -, iar atacul asupra rafinăriilor a

¹ Cristian Crăciunoin (coord.), *Operațiunea „Titlul Wow”* (I 'utut muncilor). 1 august 1913 - Doi imunde inedite, p.](>.

- Iliidinn.

'A.M.R., fond 1017, dosar 10, 1. S(i.

început abia la 13,55'. Restul avioanele de vânătoare au fost direcționate la altitudine mult mai mare, întrucât stațiile de radar germane nu putuseră detecta bombardierele aflate la joasă altitudine. Avioanele IAR-80 și Me-109 trimise pentru protejarea Ploieștiului și a Bucureștiului îi căutau pe americani la altitudine mare, întrucât niciunul dintre comandanții aviației de vânătoare nu realizase până atunci că bombardierele grele cu patru motoare zburau sub o sulă de metri înălțime.

Observatorii de La sol au telefonat la

comandamentele unităților aviației de vânătoare anunțând că avioanele americane bombardează la joasă înălțime, dar în haosul creat, comandanții n-au putut lua legătura radio cu piloții aHați în aer. Deasupra plafonului de nori, 57 de piloți de vânătoare români și germani erau în culmea frustrării. Timpul trecea, benzina se consuma fără niciun rost, și avioanele inamice nu puteau fi interceptate.

În ciuda traficului radio și a faptului că se aflau deja deasupra Ploieștiului, americanii erau de negăsit. După 30 de minute de la decolare, la ora 13,50, vânătoarea românească se afla angajată în luptă cu formațiile agresoare în zona Grivina-Periș-Buftea, prin Grupul 6 Vânătoare. Apoi au intrat în luptă și celelalte unități de vânătoare românești: Escadrila 45 în zona București-Gonțești-Butimanu, Escadrila 53 la Ploiești, iar Escadrila 51 Vânătoare de Noapte, prin avionul Me-10 pilotat de căpitanul av. Marin Ghica, la Bolinlin Deal.

Ea Pipera, unde se alia Grupul 6 Vânătoare, erau disponibili în aceea zi 12 piloți și 15 avioane IAR-80, deservite de zece membri din personalul tehnic și terestru și 116 trupă prezentă. La Escadrila 61 Vânătoare s-a anunțat alar-

(i <1 'iu i/o T̄p.too)) niouiiDi:r)
UEIISIV), H-W «I „A” V» 'iopn| apsiia T̄.
 /1 <1 'ii> t/o '(•p.i000) niounioi'r)
UEUSI.I;),

i! îs .lojoiu ui UES [npue.i q IIAO| ISOJ E a.ua 'Suqooo^
 aqS.io -oq«j AH jnjuEjnlpE op iv.ioqop isoJ E
 UE3I.19U1E .loip.mquioq 1|E LI fl (lIEZnq-IJ\$OIO[d
 EUEASoS ap Ol.IEdop llll) JISoiOJd Ap ISA E| UE0I.IOUIE
 UOIAE UU .UlnlS lE.lOqop E nUEA.lEpE[^ |A.IUy •AE |
 muE]ulpE 'tojisy -lLIOUIA oqtuu lEIU UD pEiipa.o isoJ UE
 E.lAclq A(l Ap I)E|OAAp lllOJld 'E01S0AE A)EO) IV) -|
 E.I01E[Uip (5 E)E] Uip EAI|AE 'OUEAI.IOUIE .IO|
 A.lAip.lEqUIOq E.llUOA lEp -UEUIOAA.l |AD q minei E nu
 A.IEO1EUEA Ap A.llSEOU ,IO[AUEO1AE [UAE1E 'UE.inqZ
 A.IEA E| I01UI Al.lEOJ IUUi]EUI EZUEA UI(J

r^P" ^ 3P f lO'^Oy E] EUEd 'l.UipUE.I AldE\$ UI
 OAIUIEUI A|O.IEOlOlUl.ipEAA ptlEAEIE 'l.HSAI Ap ^
 1E]U.OOXO UE O.IEOJELI „VA 9 P'dtu;) mp iiiopd '[EIOI
 UJ ^Eiodij Ad Ap Euqooop EA.lOZO.l Ap E[U[00 Ap
 A)EAE1E ISO] UE A.IEA 'OUEAI.IOUIE A.lAip -.lEqmoq Ap
 [EA EA|IOp [E-A[A [AA l\$ llUrdl! E 'nb.ltlAliq A) ISA E|
 'duin A.l)U[EIJAAlip piIEqiUiqOS 'AIU.lAllld Al.lEOJ
 IElSodl.l E EAIUIEUI EI1EUI.IOJ 'llSoUEUIO.l
 O.IEOJEUEA Ap .IOJAUEOIAE EA.I -ApOA IE] ASUE.lIS
 II)EUI.l()J UI 'OUII)[EUI UI () [E[UE.lUqZ A.IEA
 A.lEOmiUl.ipEAA A.lAip.lEqiUOq A) () , EA.IIA HU[EnU
 nE IUEUIO.I ll'iopd Apun 'llIO.lEqEg EOUIInA.I UI
 ()C'g[E.K) EJ AOJ 1UAE E |UAIUIEUI UA [njAEUIO') ISA-
 pilS EIl.OO.Up Uip EUIA ES UEUI.în A.IEA AAHUEUI
 A[AUEOIAE AAE)E ES [nilip.lO llUU.ld nE 'OiniliUI (6
 pmjldAlSE 'l\$ UI ooq [Ap AUipmnjE O E[EUEd 1EA.U1
 UE Apun 'risA.inAiifl op ISAA I.IIAIUO|I>[AAAZ EJ
 IEJJ E .IOIAAS un-.n -ui osiui.n isoJ nu g [ndn.q) mp
 opiiEoiAy inuiui un op un -11(1 lEIU UI .10E UI lEAipi.l
 UE-S '01UIEUI dIUl l[tUU UA OUUEAS op ÎIE.OO| iS

opinSE.ivd no iiEcliqoo puiq nio[ij qos E| os-np -UE.DSud
 EA.lOZO.l op Epipo O 'AUEOIAE OOOZ 1E[000]A UE
 '()3'g[E.1O E[^HIIMiil) r>[) ()£ ,))l.) ,)p JilIVJJHS-
 I.Ill/Dil IM/ 1(1 JIUM)W (MDo/ouii.ipmil)) p.)li)pil<KU<){}
 pi(li) r>p i).)riumii /UMUDp.iDqutoq ;)p <)iti)()iay"
 niEiu.ioq IIÊEUI.IOJUI op |U.IIUA[) O.IIE.A op EJEO.I EUI

yivm /rj(iNi x:nv' 'wwavm/rr/VA / MI

aterizai forțat cu avionul IAR-80 nr. 139 la Videle. Se pare că avionul revendicat de Cocebaș era *Liberatorul Pudgy* (nr. 42-40613) al locotenentului Milion Teltser, care a căzut la Ogrezeni^{CXI}. Două victorii probabile au fost atribuite adjutantului jefav. Ilie Dumitru, care a incendiat două B-24, pe care le-a urmărit până la Roșiorii de Vede. În schimb, sublocotenentul av. Carol Anastasescu din Escadrila 62 Vânătoare, despre care nu se știa nimic la 2 august, a înregistrat o victorie sigură, după care, rămas fără muniție, a încercat să degajeze și a lovit un alt bombardier american. A fost găsit în IAR-ul său nr. 222 lângă Rafinăria „Vega” și, fiind rănit grav, a fost internat în spital. Într-un raport al Legiunii de Jandarmi Prahova, se specifica că: *„La. data de 1 august 1943, sublocotenentul av. Anastasescu Carol a fost găsit lângă Rafinăria «Cega», Ploiești. Pilotul, rănit la față, se plânge de dureri de șale, nu a. pulul da nicio indicație referitoare la accident. Avionul are spărturi în fuzelaj, aripi și motor”,²*

în aceeași patrulă cu sublocotenentul av. Carol Anastasescu zburau și adjutanții stagiați Gheorghe Tutuianu și Gheorghe Zamfir. Din fericire, declarațiile celor doi s-au păstrat și de aceea le vom reproduce integral. Iată ce declara primul dintre ei: *„Subsemnatul adjutant stagiar av. Tuluuinu Cheorghe, fiind coechipier în patrula*

CXI După unele surse (vezi Dan Amoniu. George Cicoș, *Vânătorul IAR-80. Istoria unui erou necunoscut*, p. 147), avionul american doborât de Cocebaș a căzut la Crevnicul – jud. Ilfov.

-*tindem*, p. 146.

**194 / VALERIU AVRAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

domnului sublocotenent av. Anastasescu Carol în lupta aeriană pe care am avut-o la dala de 1 august 1943, declar următoarele: «Patrulam cu întreaga formație de patru avioane în sectoarele ce se ordonau prin radio de către stația terestră. La un moment dat, am observat cam la 30 km nord-vest de Periș o formație masivă de avioane cu patru motoare, pe care le-am atacat imediat. A atacat primul

domnul sublocotenent Anastasescu (X, pe urmă eu, urmând în ordine ceilalți coechipieri. Am continuat atacul până când am intrat în zona. AGA de la. Ploiești, unde, din cauza cetii artificiale și a focului antiaerian, ne-am pierdut unul de altul și nu am mai văzut nimic. În tot timpul atacului am observat ieșind fum gros negru de la două avioane inamice care au fost atacate de patrula noastră».. Aflat în cea de-a doua celulă, adjutantul stagiar av. (rez.) Gheorghe Zamfir a notat, în raportul de după misiune, următoarele: „În timp ce patrulam în. sectorul indicat prin radio de către stația, terestră, am văzut, o formație (inamică) mare de avioane cu patru motoare care se îndreptau spre Ploiești. Cu toată patrula, am atacat formația inamică până aproape de Ploiești, când, terminând muniția, am plecat la aterizare împreună, cu șeful celei, adjutantul av. Ruda Florian. În timpul atacului am observat cum din două avioane inamice se prelingeau dăre de finii. Atacul bombardierelor inamice s-a dat la foarte mică altitudine, începând de la nord-vest de București. Pe domnul sublocotenent ai'. Anastasescu Caro! nu l-am mai văzut de la. al doilea atac asupra bombardierelor”.

În zilele ce au urmat, mai multe ziare din capitală au publicat articole despre gestul ieșit din comun al sublocotenentului Carol Anastasescu, care intrase cu „8()”-ul său într-un *Liberator* american. Este foarte posibil ca publicațiile vremii, în scop propagandistic și totodată vizând senzaționalul, să fi exagerat felul în care s-au desfășurat luptele aeriene, scriind despre „Omul-bolid” – cum l-a numit presa – care a intrat voit cu avionul său în bombardierul inamic, devenind astfel un fel de pilot kamikaze. Revista „România aeriană” relatează întâmplarea, menționând: *„Sublocotenentul aviator Anastasescu Carol, după ce a doborât un avion inamic cu armele de bord, s-a năpustit cu motorul în plin îintr-uu al doilea bombardier, luând, împreună cu acesta, drumul solului. Cu coloana vertebrală ruptă, cu arsuri la mâini și la picioare, sublocotenentul aviator Anaslasescu Carol își așteaptă vindecarea în sanatoriul l)r. Antonia, din Capitală...”* Iată ce a declarat pilotul, imediat după ce și-a revenit: *„La ziua, de 1 august 19-13, ani decolat la. alarmă cu patrula. La linia de centură vesel- București. am întâlnii, o formațiune inamică, de avioane (cca 30), care zburau în direcția Ploiești. Către lacul Snagov le-am ajuns și am început lupta. Am atacat avionul din extrema dreaptă, între fuzelaj și aripă. După două atacuri, un avion inamic a căzut în flăcări la sud de Brazi. Am atacat pe un. al doilea avion, care a fost incendiat, ieșind flăcări din motoarele din dreapta; în acest timp am fost lovit în motor și incendiat. Am fost acoperit de fum și flăcări, și din acest moment nu mai știu nimic, decât că m-am trezit în*

spital la Ploiești". Prima victimă a lui Carol Anaslasescu a fost, se pare, *Jersey Bounce* (nr. 42-40609), al locotenentului Worthy A. Long, din Grupul 93, care a căzut lângă Rafinăria „Vega”, la Ploieșliori. Identitatea celui de-al doilea avion american, cu care pilotul din Grupul 6 Vânătoare s-ar fi lovit în aer, a rămas însă necunoscută. Acesta ar putea fi bombardierul *The Lady /ane* (nr. 42-40804), din același Grup 93, care s-a prăbușit tot la Ploieșliori, nu departe de locul unde a căzut *fi Jersey Bounce*. Cu toate acestea, publicistul Ioan Grigorescu sugera că aparatul doborât de Anaslasescu ar fi *Liberatorul Salans Hell Cais* (nr. 42-40995), pilotat de locotenentul Rowland B. Huston². Acest avion a fost însă revendicat de comandantul unității germane de la Mizil, căpitanul Wilhelm Steinmann, al cărui Bf-109, lovit de milraliorii americani, a căzut lângă rafinat a de la Brazi, foarte aproape de bombardierul lui Rowland B. Huston, din al cărui echipaj nu a mai scăpat nimeni.

Carol Anaslasescu, care era fiul unui cârciumar din Buzău, a supraviețuit războiului, trăind și după 1989 înlr-

¹ „Roniânn Aeriană”, nr. 9/septembrie 1943.

- Ioan Grigorescu, *u/i. cit.*, p. 370-371.

**197 t VALER/U AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ**

un apartament din cartierul Floreasca din București. Peste ani, acesta avea să povestească altceva: „*Eram în alarmă de aproape trei ore. După ora 12,00, am decolai, la aer fiind, ni s-a comunicai sectorul de patrulare și de luptă. Altitudinea ordonată, era de 200 m. M-am ridicat la 500 m... Prin radio ni se cerea continuu să comunicăm dacă vedem «camioanele», care semnificau bombardierele inamice. Nu reușeam să vedem nimic și cei de jos chemau continuu și întrebau dacă-i vedem... Când i-am văzul, am comunicai patrului că atacăm și am pornit atacul. Eram patru, ne-am eșalonai în fir indian; am. atacat din lateral dreapta - puțin mai sus - spre zona motoarelor. Am degajai pe dedesubtul avionului. 11 lovisem dar nu a luat foc. L-am alocat de trei, patru ori; ultima oară am văzul fum... Când am revenit la atac, vizând alt bombardier, am văzul jos, pe pământ, explozia primului. L-am atacat pe al doilea, l-am lovit, dar n-am pulul urmări efectul. La. ultima tragere, în momentul redresării, am auzit, o pocnitură în stânga jos către pictorul slâng, puțin mai jos de maneta de gaze. Manela era lovită și ea. Nu mi-am dat seama, că sunt răni, de fapt n-am simțit nimic până am căzut... Degajam, când am văzut mici stropi de flăcări scurgându-se de pe manelă pe picior. Pantaloniul de piele a început să mă frigă, ardea. încercând să- mi apăr piciorul, să. sting flacăra care lua proporții, mi-am fript palma. Răpus de usturimea aia îngrozitoare, am deschis carlinga, pregătindu-mă să sar. Mai târziu, americanii au sîrjrus că. am sărit. Nu am sărit, am încercat să iau puțină înălțime trăgând ușor*

**198 / IALERIU AI'RAM,
ALEXANDRI 'ARNĂ**

manela; eram. prea, jos ca să pot sări. Manevram precaut maneta ca să nu explodeze... Arsurile mă chinuiau groaznic, mă temeam să nu explodeze avionul. În momentul acela îngrozitor am văzut un bombardier desprinzându-se din formație și. venind direct spre mine, să mă. atace.... Avionul meu scotea, fum; el trăgea. în mine cu toate mitralierele din față. Nu mă puteam apăra, chinurile deveniseră insuportabile. A fost, momentul în care singura dorință a fost să. se termine cât mai repede... Am viral ușor pe stânga co-

losului, picând ușor .spre motoare, decis să intru în el... Am simțit o căldură puternică, și... atât. M-am trezit într-un spital."

O mărturie interesantă despre ce s-a întâmplat la 1 august 1943 o avem de la sublocotenentul mecanic Gheor- glie Hulubescu, care în acea zi era de serviciu pe aerodromul de la Târgșor, unde se afla Escadrila 45 din Grupul 4 Vânătoare. Acesta avea să-și amintească: „Fiind duminică, în autobuzul care ne ducea spre Târgșor eram doar jumătate din efectivul unității. înainte de a. trece linia ferată, am văzut câțiva. militari căznindu-se cu niște tuburi de oxigen și încercând să pornească aparatele de furniza re... La. întrebările noastre referitoare la pornirea, aparatelor, ne-au răspuns că era vorba de un exercițiu. Ajunși, pe aerodrom, prima întrebare a comandorului Govea a. fost cea care privea situația, din spațiul aerian al țării. Satisfăcuți de răspunsul primit, am trecut toți, militarii în termen și personalul, la. cazna, zilnică: udarea, huselor ce acopereau planurile 80-urilor.

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 199**

Orice neglijență pe timp călduros favoriza degradarea prin topirea la. temperatura de peste 40 grade a încărcăturii proiectilelor incendiare care blocau prin nepercuție armele de bord, scoțând avioanele respective din luptă. Pe la ora 11,00, după, terminarea operațiunii de udare a huselor, am convenit cu locotenentul Mara, ajutorul comandantului de escadrilă, să încercăm în zbor un Fleel căruia, i se făcuse o reparație medie la motor (.../Cei doi au decolat la ora prânzului și zburând la sud de Ploiești, în zona aerodromului Târgșor, la 150 m, aveau să asiste la un eveniment la care nu se așteptau. „La un moment dat – povestește Hulubescu –, reducând motorul, locotenentul m-a întrebat dacă văd și eu ce vede el? În fața, noastră și la mică înălțime, la aproximativ 20-30 m, un front de avioane mari, de un tij) necunoscut, care zburau spre nord-est. Formația a trecut pe sub noi... Atunci, văzându-le stele

¹ Valeriu Avram, Marius-Adrian Nicoară, *Buză al ^i Aerau ualica ro- mâiiă*, Editura Edilgraph, Buzău, 2012, p. 21(>.

albe, am înțeles că simt americane și ne-am gândii că. ne-ar putea ataca. Ne-am amintit însă, că majoritatea /idolilor americani au învățat pilotajul pe Fireturi, despre care pian și ei că n.n sunt înarmate. Am virat spre vest așteptând să. treacă formația, și. am aterizai. Aluna am auzii exploziile bombelor. Comandantul a ordonat plecarea, imediată, de pe aerodrom, a tuturor celor care nu erau în alarmă. În drum spre oraș, autobuzul a fost atacat; în partea stângă a. autobuzului am văzul

**200 / IALERIU AI'RAM,
ALEXANDRI 'ARNĂ**

praful stârnit de rafală, încercând să evite gloanțele, autobuzul a intrat în șanț. Când ne străduiam- să-l aducem pe șosea, am văzut un avion american îndepărlându-se... Era singur în zonă, zburând foarte jos. După ce am depășit linia ferată, angajându-ne pe calea Slrcjuicidui, ne-am adăpostii înlr-un șanț de apărare, lângă o biserică de pe partea dreaptă a străzii. Doi ofițeri germani, adăpostiți și ei în șanțul acela, erau surprinși, furioși și speriați. Ne-am refugiat în. subsolul unui liceu din apropiere. O bubuitură groaznică și o scutiirălură a clădirii asemănătoare unui cutremur ne-au făcut să. părăsim adăpostul. Alunii am văzut un avion imens, învârtin- du-se înlr-un viraj foarte strâns, la foarte mică înălțime, în jurul turlei bisericii, iar mitraliera din coadă trăgea rafale scurte cu proiectile luminoase, roșii, ce umpleau cerul. Trăgătorul a făcut semn cu mâna; nu știu dacă a fost salut sau amenințare... Bubuitura aceea înspăimântătoare a fost provocată - am auzit în drum spre casă - de explozia unui tren de muniție, lovit de bomba unui avion care s-a prăbușit peste el."

La Târgșor se aHau gata de decolare șase avioane IAR- 80 C din Escadrila 45 Vânătoare. La ora 10,25 s-a anunțai „Atenție mărită” de către stația radar de alarmare „Volga”. Avioanele au decolat la ora 13,45². Locotenentul av. Ioan Bârlădeanu tinea să noteze într-o scrisoare adresată familiei cum au decurs evenimentele în aceea zi de 1 august

¹ **Cristian Crăciți noiu (coonl.).** *og i it., |r 1!).*

- tbiilem, |>. 17.

1943: „O dimineată calmă, cu un cer albastru

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 201**

deasupra capetelor noastre. La ora 12 se dă. alarma. Am alergat cu toții la avioane. Motorul 80-ului începe să duruie. Mi-am. pus centura de siguranță și privesc câteva clipe aparatele de bord. Decolez rapid. Prin radio se transmit primele instrucțiuni: aveam de luptat cu o formație mare de bombardiere quadrimotoare americane care se îndreaptă spre zona, petroliferă situată între Câmpina și Ploiești. Pe toți ne așteaptă o zi grea; aveam o teamă. în suflet pentru că. nu mai luptasem cu bombardierele americane și despre care știam că sunt foarte bine armate cu mai multe mitraliere grele.”

Alături de locotenentul av. Ioan Bârlăceanu au mai decolat sublocotenentul av. Cristu I. Cristu și adjutanții av. Grigore Bălăcescu, Ioan Nicola, Ioan Bosinceanu și Ilie Lepădăm. Piloților li s-a indicat să patruleze în sectorul RM, la 7 000 de metri'-'. La 1 500 m au ajuns la plafonul norilor și, printr-o spărtură găsită întâmplător, cinci avioane au reușit să strecoare deasupra lor. Cel de-al șaselea a intrat și el în nori, dar pilotul nestăpânitul zborul fără vizibilitate, s-a angajat în vrie și a redresat după ce a ieșit la vedere. Pierzând legătura cu restul formației, s-a întors la aerodrom. A decolat din nou după ce a observat o mare formație de avioane cu patru motoare ce zbura la joasă înălțime spre Ploiești. Pornind în urmărirea bombardierelor, a încercat să le atace, dar acestea au intrat în zona de acțiune a artilerie antiaeriene, care se dezlănluise. La ieșirea din zona obiectivului a așteptat o formație de patru bombardiere, care zbura la 300 m înălțime. Atacându-le, a constatat

că îi funcționau numai două mitraliere și un tun, ca apoi să se blocheze și acelea. A trebuit să se întoarcă din nou la bază, fără să obțină niciun rezultat".

¹ *Ibidem*, p. 23.

- Dan Amoniu, George Cicoș, *op. cit.*, p. 147.

¹ Vasile Tuclor, *op. cit.*, p. 44-45.

Între timp, cele cinci avioane ce patrulau la 7 () () ele metri nu au observat bombardierele americane din cauza norilor care acopereau pământul. Au observat însă, prin puținele spărturi ale plafonului de nori, efectele bombardamentului de la Ploiești și Câmpina. Piloții <111 raportat ceea ce vedeau și imediat stația „Volga” le-a ordonat prin radio să coboare la 100 de metri, unde se găseau bombardierele inamice. După traversarea în viteză a plafonului de nori, cele cinci avioane 1AR-80 C ale Escadrilei 45 Vânătoare s-au împărțit în două: locotenentul av. Ioan Bârlădeanu și adjutantul av. Grigore Bălăcescu compuneau prima formație, iar sublocotenentul av. Crislu I. Crislu și adjutanții Ioan Nicola și Ioan Bosinceanu pe cea de-a doua. Când au coborât din nori, o parte din avioanele americane bombardaseră deja obiectivul. Cu trenul de aterizare escamotat, după ce i s-a spart instalația hidraulică, adjutantul av. Grigore Bălăcescu a abandonat formația, plecând la bază. Rămas singur, locotenentul av. Ioan Bârlădeanu a atacat, la ora 14,20, o formație de 15-16 bombardiere deasupra regiunii Prahova, în careul RM 8. În colaborare cu trei Me-109, acesta a dispersat formația inamică, reușind să doboare două avioane cu patru motoare de tip B-24 *Liberator*, după ce le-a lovit în rezervoarele de benzină din planuri, primul căzând la sud-vest de comuna Poenarii Burchii, iar cel de-al doilea, la circa 1,5 km sud-est de comuna Butimanu^{CXII}. Pilotul a povestit într-o scrisoare trimisă familiei

cum a decurs lupta: „...Mi-am scos harta din cismă și urmăresc cu atenție coordonatele. În curând intram în foc. Alli- metrul arată 7 500 în, avionul (IAR-80 nr. 279 - n.n) începe să găfâie din cauza aerului rarefiat, li întreb pe coechipier dacă vede ceva. Mi-a răspuns că nu vede nimic, bac o întoarcere spre

stânga .și privesc cu atenție în jur și în jos. Printr-o spărtură de nori, în fața mea, undeva jos, cam la 200-250 m de pământ, văd o mulțime de c/uadrimotoare inamice strălucind... Mă pregătesc să atac în picaj. Am avantajul că sunt cu spatele în soare și la altitudine mare. Cobor și privesc cu atenție. Am impresia că acolo, jos, zburau sute de avioane inamice cu pânțele pline de bombe grele. Nu văzusem în viața, mea o formație atât de mare, cred că. se întindea, pe zeci de kilometri. Acoperiseră pământul pur și simplu. Iu fața lor se ridica un zid. compact de fum negru și mii, zeci de mii de puncte de foc ale exploziilor obuzelor artileriei noastre antiaeriene care cuprinseseră aproape în totalitate valul bombardierelor inamice... Continui picajul și viteza 80-ului crește vertiginos. Mă apropii cu repeziciune de valul avioanelor invadatoare. Scot piedica la arme, jder capul și îmi bag umerii la adăpostul blindajului scaunului. Siiopuri de trasoare verzi și roșii țâșnesc din față, practic din toate părțile. Pentru câțiva secunde îmi vine foarte greu să știu în cine trag mai întâi, peste tot zburau bombardierele americane. În vizorul colimatorului (Telereflex-I.O.R. - n.n.) prind burta unui aparat, unul care se

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 205**

nimeri. 11 văd cum se mărește din ce în ce mai mult. Linia luminoasă a. reticulului se fixă asupra motoarelor din stânga. Deschid focul de la. 400 m și avionul meu. tresări din pricina reculului armamentului de bord. O rafală lungă, și continuă, îmi țin degetul mare pe trăgaci până, mă doare. Proiectilele mele trasoare urcă, spre motoarele avionului inamic și văd exploziile lor. Flăcări și fum izbucnesc din ele, uriașul aparat mai zbură câteva minute, apoi se prăbuși la pământ învăluit în flăcări și fum. Nu-mi vine să. cred că. l-am doborât. Doamne! Sunt gătit de emoție. îmi simt lot trupul înflorat de un groaznic tremur nervos, dinții îmi clănțâne... Văzduhul este zebrat de trasoare, punctat de fulgere, semănat cu fulgi negri și cafenii de AA. fos, totul este împresurai de explozii, de flăcări și rămășițe fumegânde. Hombele explodează, neîntrerupt, cu formidabile erupții de foc și norii negri, care se îngroașă întruna. Un B-24 dispăre, volatilizai de proiectilele unui 80... Nu mai sivii frica. Poate am noroc și a dona, oară, folosind aceeași tactică. la- lă-mă. din. nou în. mijlocul viesparului. Un proiectil îmi ricoșează pe fuzelaj, iar un (/uadrimolor îmi răsare în parbriz, la 200 m. Motoarele cresc repede și eticele care par să. se rotească încet se năpustesc spre mine. Trag ușor de manșă, (ierul este împânzit de avioane și exploziile izbucnesc peste lot. Deschid jocul și. Irag două salve cu tot armamentul înlr-un avion pe care l-am ajuns din urmă. Proiectilele mele i-au atins rezervoarele de benzină și flăcările îl cuprind în câteva secunde. Sunt năucii pur și simplu, nu-mi vine să cred că am oblinul a doua victorie aeriană

206 / EALERIV AERAM,
ALEXANDRU ARMĂ
numai în. câteva minute.

Sosesc cu bine la aerodrom pentru aterizare, larghez cupola să văd. mai bine. Doamne! Cât de obosit sunt !... După-amiază plec cu mașina, escadrilei în salul Podii Văii, comuna Poenarii Burchn, unde înlr-o pădure de salcâmi a căzui umil din avioanele doborâte de mine. Cel de-al doilea a căzut în apropierea localității Biilimanu, așa cum mi s-a spus... „. ^{CXIII}

Prima localizare a avionului doborât de Ioan Bârlă- deanu corespunde cu locul unde a căzut *Liberatorul Wing Dinger* (nr. 41-24015) al locotenentului George W. Winger din Grupul 44 Bombardament. Conform documentelor jandarmeriei, bombardierul „a căzut la ora 14,13 în satul Podul Văleni, pe raza comunei Poenarii Burcliii. pesle locuința lui Ion Dinu, care a ars complel, odată cu întreaga gospodărie a. numitului locuitor, fără a se apropia cineva din cauza bombelor care explodau. În locul unde a căzui avionul s-au putut distinge pairii cadavre carbonizate ale aviatorilor americani și cadavrul locuitorului Dobre Tănase, omorât cu această ocazie, din salul Podul Văleni... Alli doi aviatori au încercat să se salveze cu para-

CXIII Cristian Crăcitmoiu (conici.). *i>J>.* cit., p. 23. Scrisoarea în original se alia în posesia doamnei Maria Bârlădeanu-Nistor. sora eroului aviator și a fost copiată de prof. dr. Valeriu Avram.

'A.N.I.C., toiul l.(;J.-T" dosar 1/194 3, f. 287-288.

- Pentru mai multe detalii, vezi Alexandru Armă. Sorin Turturică, *Misiuni de sacrificiu, Grupul 1 Vânătoare în apărarea teritoriului (aprihe-iu- uie 1011)*. Editura Militară. București, 201 1, p. 133-136.

gutele însă an căzut pe teritoriul coniuinei Tinosu, fără a se putea salva, din cauză că nu s-au desfăcut parașutele. Domnul căpitan inu. Rădulescit Ion, din Serviciul Tehnic al Regiunii a 3-a Aeriană, a ridicat două parașute, iar alte două au fost ridicate de către maistrul militar Crăciunescu Victor, delegatul Regiunii a 3-a Aeriene. (Iu această ocazie s-au mai luat de către cei de mai sus unele piese de la motoarele avionului ars...". Singurii supraviețuitori au fost milraliorii laterali Michael J. Cicon și Bernard G. Traudl, care au fost luați prizonieri.

Cel de-al doilea avion american revendicat de locotenentul av. Bârlădeanu era *Liberatorul Sad Sack II* (nr. 4124153), pilotat de locotenentul Henry A. Lasco Jr., din același Grup 44, care a căzut pe un câmp lângă comuna Buiimanu. Pilonii român s-a deplasat la fața locului, po- zându-se lângă epava bombardierului. Fotografia, care există și astăzi, este semnală de locotenentul av. Ioan Bârlădeanu, care a scris pe verso: „*A doua, victorie personală a subsemnatului - avion american «Consolidated Liberator» cu patru motoare, doborât cu ocazia atacului rafinăriilor de la Ploiești, la 1 august 1943. Căzut la Buiimanu...".* Din păcate, pilotul român nu a supraviețuit războiului, fiind doborât de aviația americană la 31 mai 1944, la Rușii lui Asan. Avea 29 de ani și era comandantul Escadrilei 64 din Grupul 1 Vânătoare'-'.

Și patrula condusă de sublocotenentul av. Cristu 1. Cristu a fost creditată cu victorii. Comandantul patrulei a atacat un avion american rupt de restul formației, pe care l-a urmărit până la

208 / EALERIV AERAM,

ALEXANDRU ARMĂ

gara Contești, fără să cadă. întors la aerodrom,
acesta a fost creditat cu un B-24 doborât în

regiunea Scroviștea. Coechipierii lui Crism I. Cristu au urmărit și au atacat trei avioane americane cu patru motoare, unul fiind lovit de adjutantul av. Bosinceanu, distrugându-i cupola mitraliorului de deasupra - posibil, *Liberatorul Ghug-A-Lug* (nr. 41-11766), pilotai de locotenentul Lerov B. Morgan, care a primit o rafală în plin, ucigându-l pe sergentul James Van Ness, aflai în turela superioară -, iar cel de-al doilea, de adjutantul stagiar av. Nicola, care l-a doborât la sud de satul Oinezeni, comuna Boliniin'.

Amănunte interesante în legătură cu luptele aeriene desfășurate în sectorul Bolintin Deal—Ogrezeni—Giurgiu ne oferă „Darea de seamă nr. 4 768/1943 asupra evenimentelor petrecute cu ocazia incursiunii aviației inamice în ziua de 1 august 1943”. Documentul a fost trimis Ministerului Afacerilor Interne de către Prefectura județului Vlașca. Cităm din acesta: „*La ora 13,09s-a (lat alarma iu oraș (Giurgiu) și județ la cererea Stației de semnale (radar) germană și a durat până la ora 16,10. Prin mesagiile posturilor de pândă s-au înregistrat de RP (Punctele de Pândă - n.n.) Obedeni și Drăgănești 12 avioane cu stea, roșie (de fapt, albă - n.n.). Au mitraliat între satele Obedeni-Ruși(i) lui Asan-Drăgănești. Victime nu sunt. Acest grup a fost urmărit de cinci avioane amice la 400-500 m, stânga. Zborul acestui grup a fost în formație pe două linii. De la (satul - n.n.) 'Ibporii s-au semnalat trei avioane - probabil din grupul de mai sus -, care au trecut unul pe la liziera de vest a orașului Giurgiu, unul pe deasupra salului Slobozia*

**210 / VALERIL' AVRAM,
ALEXANDRE ARMĂ**

și Arsache, cu direcția Rusciuk, în Bulgaria. La intrarea în zona Giurgiu, AGA-ul german a deschis focul la ora 14.15, durând cinci minute până au trecut la sud de Rusciuk... în zona Gorbii Mari a fost o luptă între un avion inamic și șase avioane amice, în care timp s-a. rănit o femeie - Ștefana Pctun, de 50 ani - care

¹ Dan Amoniu, George Cicoș, *i>J>. cil.*, p. 147-1-18.
se află în îngrijirea Medicului de plasă. Stare gravă. Intre Clejani și Rușii lui Asan a. avut loc o luptă aeriană. Un avion IAR-80 nr. 139 lovit în motor a aterizat forțat la doi kilometri de comuna. Crevenicu (Videle). Pilotul, adjutantul Costuhaș (Cocebaș -n.n.) a fost salvat. În timpul luptei a. fost rănit un bou al locuitorului St. Belivacă. Deasupra comunei Șelarii a avut loc o luptă aeriană între două avioane inamice și patru avioane amice, fără rezultat... Comuna. Drăgăneșli a. fost mitraliată, fără, rezultat. În comunele Rușii lui. Asan și Cățunu s-au mitraliat de cmci avioane locuitorii pe câmp, fără victime. În satul Valea. Albă, pendinte de comuna Drăgăneșli, a fost mitraliată și avariata casa femeii Ioana P. Vasile, fără victime. Pe câmpul comunei Rușifij lui Asan s-a. lansat o bombă incendiară care a cuprins patru snopi de grâu, care s-a stins imediat de locuitori... Pe teritoriul județului nu s-au semnalat lansări de parașutiști.”¹

în ziua de 3 august 1943, comandorul av. Traian Pâ- clea, comandantul aviației de vânătoare, a inspectat Escadrila 45 Vânătoare, informându-se asupra modului cum au acționat piloții și avioanele din această unitate în ziua atacului. Iată ce a

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 211**

constatat: „În 1 august, Escadrila 45 Târg-șor a avut șase avioane disponibile pentru cei zece piloți prezenți. Comandamentul german a dat ordine ca avioanele să urce la. 5 000 m, unde au așteptat indicații referitoare la. acțiune. Plafonul norilor a. fost la. 1 500 ni. Mai mult de o jumătate de oră, avioanele au patruleat degeaba la înălțime, deasupra norilor; unul din piloți angajându-se cu avionul și pierzând înălțimea, l-a redresat sub plafonul norilor și a văzut exploziile provocate de bombele aruncate de avioanele inamice. A chemat atunci prin radio coechipierii, care aproape în același timp au primit și ei ordine de la. Comandamentul german să coboare la 100 m. În general, piloții raportează conducerii de la București, care a fost

'Alicii Diimian, Florentin Breazu, Emil Păuncscu, *Vlașca sub bombe < I')-11 -U)-! 1). Documente*, Editura Tentant, Giurgiu, 2000, p. 49-50.

foarte confuză și în contratimp cu .situația, reală. Dacă cel puțin nu s-ar fi dat ordine să se treacă deasupra norilor, pilotă ar fi pulul vedea, singuri inamicul. Ulterior, când formația a fost văzută .și atacată, din șase avioane, trei au trebuit să se întoarcă repede la teren, unul având pană la instalația de armament, altul defect la trenul de aleriza.ce, care a ieșit singur, și altul cu incident la motor. Ceilalți au doborât patru avioane.

La Miz.il, cu excepția patrulei de alarmă, tot piloții Escadrilei 53 Vânătoare, în frunte cu comandantul, erau învoiți, fiind duminică. în momentul ridicării în aer, ochită cu celelalte escadrile germane, au decolat numai patru piloți:

ofițerul de echipaj cl. III av. Ioan Maga, sublocotenentul av. Flaviu Zamfirescu și adjutanții av. Dumitru Encioiu și Nicolae Scully. Rapoartele românești consemnează decolarea a șase avioane la ora 13,28, ceea ce dovedește că restul erau pilotate de germani.- Ofițerul de echipaj Ioan Maga relatează: „...Comandantul (căpitanul av. Toma Lucian - n.n.) era plecat la București; învoit. Noi rămăsesem patru piloți: Bebe Creceanu (probabil, îl confundă pe sublocotenentul av. Flaviu Zamfirescu cu adjutantul av. Ștefan Greceanu, care nu a zburat în aceea zi - n.n.), Scully, eu și adjutantul Encioiu. Eram în alarmă. Ni s-a anunțat mișcare de avioane în Mediterana. După o oră, chiar două, am fost înștiințați că avioanele zboară deasupra Albaniei, dar nu se cunoștea direcția. După toată gama de alarme pregătitoare, s-a ordonat: «hi avioane, legații», direcția (formației) este România. Ea scurt timp s-a dat decolarea... Ni s-a specificat că avioanele se găsesc la 7 000-7 500 m deasupra Dunării; direcția probabilă - București sau Ploiești. După noi, au decolat patru avioane ale căpitanului (german) Hahn.

¹ A.M.R., fond 1727, dosar 292, f. 48 /il>iul Vasile Tudor, oj). cil., p. 47-48.

- Ilmlem, p. 42.

Escadrila 53 Vânătoare a fost trimisă în zona Caracal, la 7 000 de metri. În momentul aducerii ei la Ploiești, atacul bombardierelor americane asupra rafinăriilor era în plină desfășurare. „Eram deasupra Ploieștiului, în zbor spre sud - povestea Maga. Nu vedeam nimic sub noi. Pe la 6 000 6 500 erau pâlcuri de nori eu spărturi mari, nu se vedea

bine pis... La un moment dat, am zărit fumul care ieșea, din rezervorul de lângă triajul Ploiești, anunțându-l pe comandantul de formație. Ni s-a comunicat să picăm spre bombardiere. Formațiile zburau foarte jos, vedeam distinct avioanele, colorate în kaki (posibil Grupul 93 - n.n.), detașate perfect pe fondul negru al solului. Până jos formația noastră s-a mai dispersat. Americanii erau jos, jos de tot. Nu se mai putea ataca în formație și ni s-a ordonat atac pe cont propriu cu patrulele. Fiecare patrulă a luat ceea ce a întâlnii. Noi le-am văzut târziu; până să coborâm de la 7 000 m, aproape toate formațiile lansaseră bombe. Am prins o formație care mi s-a părut mai dispersată. Înainte cu 20-30 km de Periș - trecusem râul Dâmbovița -, am început atacul. Nu mi-a reușit! Era primul contact cu inamicul, prima impresie, cu proiectile venind spre mine din zecile de mitraliere ale celor 27 de avioane. Am revenit la. atac, fără ezitări. Greceanu și Scidly au anunțat că nu le mai trag motoarele. Am bănuir că sunt loviți. Mitrică Enci-oiu, singurul din patrula noastră, a rămas în luptă. Ținea strâns lângă, mine... Exceptional coechipier!... Ne-am rechezit amândoi în formația americanilor; de la prima rafală motorul din dreapta al. americanului s-a oprit și a scos fum. Am prelungit rafala și l-am văzut ieșit din formație, începând să piardă din înălțime. Degajasem, când, încercând să-l observ, l-am văzut cu. o aripă că începea să. ardă (era aripa dreaptă), atingând pământul lângă satul Brătulești, în apropiere de Periș. La reluarea atacului l-am lăsat pe Encioiu să

214 / VALERIL' AVRAM,

ALEXANDRE ARMĂ

atace primul. N-a lovit bombardierul, reluând atacul împreună, încurajându-l să prelungească rafala... De pe stânga lui am intervenit și eu cu. o rafală lungă. Bombardierul s-a

bâlbâit puțin, a rămas în formație și, după ce a depășit linia ferată București—Eilu, a. căzui la. marginea unei pădurici. «Bravo, Milrică!» i-am strigat plin de entuziasm, repezindu-ne pe urma altor avioane. Era o formație mai mică și am tras de la distanță - de la vreo 400-500 m. Proiectilele și-au atins ținta, dar avionul a continuat zborul peste o zonă împădurită, dispărând undeva între Bolintinul din Deal și cel din Pale. Encioiu m-a anunțat că motorul îi dă rateuri. L-am crezul, pentru că, de la atacul avionului pe care-l doborâse, nu mai ținea aproape de mine i a de obicei. Un alt bombardier, pe care-l lovisem cu proiectile de tun, a trecut razant peste stuful din balta Comuna. Milrică Encioiu și-a pus avionul pe burtă la Pipera, pe o fâșie de pământ din fața gării. Am alergat după americani până am rămas fără minucie...".^{CXIV} După luptă, Maga a aterizat cu aripa și fuzelajul avionului ciuruit de proiectilele americanilor. Atâl el cât și Milrică Encioiu au fost creditați fiecare cu câte un avion american doborât: primul a căzut în apropiere l'eriș, la Brălulești, iar al doilea lănsă Tilu - Albești.

*în atacurile efectuate, și sublocotenentul av. Fia viu Zamfirescu a reușit câteva lovituri în aripa unui *Liberator*, dar nu au fost suficiente pentru a-l doborî. în schimb, cel de-al patrulea pilot, Nicolae Scully, a avui probleme în funcționarea armamentului de bord, fiind mai mult martor la luptele aeriene purtate. Iată mărturia sa: „Era du-*

minică, câțiva piloți se învoiseră. Exista însă patrula de alarmă. Către ora nouă dimineața, s-a dat «Atenție mărită». Informația adusă de comandantul neamț al grupului, Haini, venit la escadrila românească pentru a vedea ce avioane sunt disponibile, ne-a informat despre decolarea unui mare de bombardiere din Africa. Pe la prânz ni s-a precizat că formația s-a rupt în două, unii luând-o spre est, alții spre nord-est. S-a dat apoi «bereitschaft»,

adică «piloții în avioane, gata de zbor!». După ora unu a decolat toată flotila, escadrila românească având trei-patru români, ceilalți nemți. Am fost trimiși deasupra zonei Caracal, la 7 000 m altitudine. Trebuia să păstrăm tăcerea radio, numai comandantul neamț al grupului primea ordine pe care noi le auzeam în căști. După un timp, Bucureșliul ne spune că. «suntem pe ei» dar nu se vedea nimic. Eram totuși pe verticala lor, cu 3-4 mii de metri deasupra lor; i-am însoțit la aceeași altitudine mare înspre Râm-nicu Vâlcea până am primit ordin să facem dreapta, spre Ploiești, coborând treptat până la 500 m.

Toată, formația, circa 40 de vânători, a ajuns la sud de Ploiești la altitudinea ordonată. Nu vedeam nimic nici acum, dar am observat explodând bombe la rafinăria Brazi. Stătusem toți cu capul pe spate privind în sus. Bombardierele erau cu 450 metri mai jos. Abia acum ne-am dat seama și ne-am năpustit asupra lor. Ce a urmat, a fost o învâlmășită și încurcată luptă aeriană, căci în zonă, se mai găseau două escadrile de IAR-SO, de la București și Brașov, și o escadrilă de noapte de la

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 217**

Ziliștea... Ceața, artificială a butoaielor fumigene de la Ploiești se înălța la vreo sută de metri, toată artileria antiaeriană de la sol trăgea cumplit. Tunurile de 88 mm instalate pe vagoane c.f. trăgeau razant peste oraș, ca și piesele de 20 și 13,2 mm. Semnele noastre distinctive erau boturile galbene ale aparatelor, den; în învălmășeala din ceață, nu se deosebeau întotdeauna... Mitralierele mi s-au dovedit inoperante din lipsă de aer, pierdut probabil pe drum. Cu tunul de 20 mm pe care- l aveam la bord am putut trage o singură lovitură. Am fost de fapt un observator, am însoțit o formație de bombardiere în retragere până deasupra Snagovului, iar când n-am mai avut benzină am aterizat la Târgșor pentru realimentare. Am zburat apoi din nou. în zonă, am realimentat încă odată la 'Târgșor și am zburat până, către ora 16,00, când am aterizai definitiv acasă, la Mizil... „¹ A doua zi, pe 2 august, Nicolae Scully și căpitanul av. Toma

Lucian au zburat cu un Fieseler Storcii^{CXV} să numere bombardierele căzute. „Am numărat 40-45 (în realitate au fost 35 - n.n.); la două din ele le mergeau încă încet motoarele. Am aterizat în câteva locuri...”, avea să-și amintească Sculiy.

Ultima unitate românească folosită împotriva avioanelor americane a fost Escadrila 51 Vânătoare

CXV Fi-156, avion 11501 de recunoaștere, de fabricație germană.

-Aparatul tăcea parte din lotul de 12 aparate cumpătate - în schimbul livrării de petrol - din Germania la prețul de 579 (0)(0) de mărci și destinate Escadrilei de Vânătoare de Noapte românești, cat e avea baza pe aerodromul de la Zilistea.

de Noapte indusă în unitatea germană NJG 6, aflată pe terenul de la Ziliștea. Deși a avut șase avioane disponibile, a executat doar patru ieșiri la inamic. Dintre piloții ei, numai căpitanul av. Ghica Marin, comandantul escadrilei, a întâlnit bombardierele americane, doborâtul unul dintre ele. Pe avionul pilotat de acesta, Me-10 C seria EVV (nr. 1819)-, având înmatriculare germană, zbura ca radiotelegrafist submaistrul Gheorghe C. Teliban. Acesta povestește: *„Duminică, 1 august 1943. O zi de -oară obișnuită, personalul Escadrilei 51 era prezent la unitate. La ora 11,00, cerul s-a acoperit de nori. La ora 12,15, ne-am adunat la popotă pentru masa de prânz. Nu terminaserăm masa și timpul începuse să se schimbe, norii coborând jos. Vântul s-a întetii. Aparatele erau aliniate și pregătite în orice moment pentru misiune”. La ora 13,15 s-a dat alarma: „În câteva minute, toți eram echipați, cu parașutele pe noi și ne-am urcat în avioane. Am decolat imediat și ne-am îndreptat spre Ploiești. Aici, cerul era complet acoperit și a început și o furtună. Am primit misiunea să patrulăm în sectorul «Tiberius» și să atacăm avioanele inamice care se îndreptau spre București. La Bolinlinul din Vale, ajal la est de București, am descoperii un bombardier american lip Liberator ce zbura la 200 m înălțime și care se îndrepta spre Ploiești. Domnul căpitan Chica a trecut i.m.e-*

dial la atac în picaj pe partea stângă a avionului inamic și, după ce a deschis jocul, a scos din funcție un motor de pe acea parte, de lângă

fuzelaj. Revenind la atac a doua oară în aceleași condițiuni și pe aceeași paratrase, a scos din funcțiune și al doilea, motor, astfel că avionul inamic, cu cele două motoare în flăcări, a început să se prăbușească. În timp ce noi luam înălțime căutând alte ținte, am simțit miros de fum, dar nu se vedea nimic. Domnul căpitan Cdiica. a continuat zborul. După câteva minute, prin deschizătura prin care se trăgeau rachetele de semnalizare au pătruns flăcări și am anunțat imediat că avem, foc la bord. Mă înăbușeau flăcările și m-am ridicat de pe scaun, să mă apar de dogoarea lor. Domnul căpitan Ghica mi-a dat ordin să mă salvez cu parașuta. Am tras mânerul de salvare și când carlinga, avionului a. sărit în aer, fiind complet descoperit, ani f ost smuls de curentul de aer și aruncat în profundor” în săritură, gamba piciorului stâng a submai- strului Teliban a fost prinsă de stabilizator provocându-i fractura Libiei și peroneului în treimea medie. „Am început să cad în gol - își amintea acesta -șz atunci am tras de mânerul de deschidere a parașutei de la centura, de mijloc. Șocul deschiderii parașutei a fost dest ul de mare și uitându-mă în jos am văzut laba piciorului stâng pendulând. Mi-a. dat seama imediat că piciorul era f racturat și. că trebuie să. aterizez pe piciorul drept. Pielea de pe mâini, palmă și degete, ieșise ca niște mănuși chirurgicale și se ținea de vârfurile, degetelor. Am aterizat pe piciorul drept, lăsându- mă imediat pe spate pe o miriște din marginea comunei Bolintinul din Vale, jud. Ilfov. În scurt timp, au venit mai mulți oameni

220 / VALERIU AVRAM,

ALEXANDRU ARM/i

din sat, în frunte cu domnul învățător Ceașiu Ion, care a trimis pe cineva să. vină cu o căruță. încărcată cu fân. M-au urcat în acea căruță și m-am dus la dispensarul din comună unde mi-a fost pusă o alelă, la piciorul stâng. După ce s-a dat un telefon, a venit o ambulanță care m-a dus la Spitalul Militar „Regina Elisabeta „ din Capitală, unde am fost imediat internat. Am stal luni de zile în spital și, ulterior, Comisia, medico-militară a S.S.A. (Subse-

crelariatul de Stal al Aerului - n.n.) *m-a clasai ca. invalid de război, urinând să fiu pensionai... Ulterior, am afial de la domnul învățător Ceaușiu Ion, care a văzut cum jocul a cuprins toată carlinga avionului Me-110 și pe domnul căpitan Ghica, care s-a aruncat cu parașuta de la 200 m; aceasta nu s-a deschis, domnul căpitan punz/mdu-și viata...".* Pilotul a fost găsit mai departe de avion, strivit de pământ cu fața în jos și cu parașuta încă pliată, doar cu extracloarea ieșită din sac.

Credem că avionul Me-l 10, pilotat de căpitanul av. Marin Ghica, a fost lovit de tirul declanșat de sergentul Harry C. Lavvson, aflat în turela superioară a bombardierului *Tondelao* (nr. 42-40706) din Grupul 389. în raportul întocmii după luptă, echipajul american specifică întâlnirea cu Me-110, bimotorul fiind declarat doborât la ora 15,23, în apropiere de Roșiorii de Vede². Locotenentul Hans Schopper din 1/JG 4 a fost martor când tirul defensiv american a lovit bimotorul pilotat de Ghica și, la rândul lui, a urmării bombardierul B-24 până aproape de Roșiorii de Vede, dar n-a ripostai din cauză faptului că nu mai avea muniție pentru armele de bord''.

La cartierul general al lui Gerstenberg, maiorul Ku- chenbaker a decis utilizarea unității de vânătoare de noapte de la Ziliștea, care era dotată cu 17 avioane Me-l 10 noi, bimoloare, și era comandată de maiorul Lutje. Măsura participării acestor avioane în misiuni de zi n-a fost una înțeleaptă. Locotenentul av. Tilus Axente, pilot în Escadrila 51 Vânătoare de Noapte, aprecia faptul că bimoto- i ul Me-110 „*nu era avion pentru lupta*

de zi, era greoi și nu permitea acrobația aeriană; în tonou rapid îi sărea profundorul!

¹ Documentul original se află în arhiva personală a prof. dr. Valeriu Avram.

- Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 143.

² Cornelia Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor. <>/, *.. cil.*, p. 4h.

Dădea rezultate bune numai în lupta de noapte... A fost o mare greșeală, trimiterea lui în angajamentul, pe lumină, atunci, la 1 august...". Rezultatele obținute și pierderile înregistrate confirmă această părere.

În total, aviația română de vânătoare a doborât sigur 10 bombardiere de tip *Liberator* și două probabile, având un pilot mort și un altul rănit, cu două avioane pierdute. Presa vremii a prezentat pe larg curajul piloților noștri de vânătoare. Astfel, ziarul „Curentul” nr. 5 555 din 5 august sublinia, la pagina 8, că „*vânătorii români s-au luptat admirabil*”. La aceeași pagină, se menționa și o corespondență din Berlin care preciza faptul că „*în aceste lupte s-au distins aviatorii români (...)* *Vânătorii români au pornit la. luptă cu mult curaj și au contribuit în măsură, hotărâtoare la. împrăștierea aparatelor inamice, împiedicându-le să execute un atac concentrat*”. Și colonelul Woldenga, comandantul aviației de vânătoare germane din România, i-a apreciat pe piloții noștri care, „*deși nu toți au intrat în luptă, au dovedit mult curaj*”. U n raport al Regiunii a 3-a Aeriene evidenția „*aviația de vânătoare (împreună cu ACA-ul - n.n.) a acționat energic, cu mult curaj și cu rezultate frumoase*”². Pentru exemplificare, iată ce

nota locotenentul Richard D. Butler, copilot pe bombardierul *Earthquake* (nr. 41-24235) din Grupul 44 Bombardament: „*Un avion de vânătoare inamic venea spre noi din față. Eram la aproape 50 de picioare de sol, încercând să plecăm de acolo cât mai repede posibil. L-am văzut apoi trecând pe sub noi. A m crezut că. unul din mitraliori l-a doborât. L-am apelat pe milraliorul din coadă, sergentul Boulanger, și l-am întrebat dacă a văzut unde s-a prăbușit vânătorul. Răspunsul lui a. fost: «Nu s-a. prăbușit! A trecut pe sub noi, a tras, șt vrea să ne atace din nou!».-’*

¹Cristian Crăcitmoiu (coord.), op. *cil.*, p. 17.

²*Ubidem*, p. 18-19.

⁵Roger A. Freeman, op. *cit.*, p. 98.

Aviația germană a intervenit prin piloții din Grupul I/JG 4 și unitatea de vânătoare de noapte de la Ziliștea. Primul pilot german care a obținut o victorie împotriva bombardierelor americane a fost căpitanul Wilhelm Steinmann, comandantul Escadrilei 1 de la Mizil. Victimă i-a căzut avionul *lirewery Wagon* (nr. 4 1-24294) al locotenentului John Palm. *Liberatorul* american era deja grav avariat, când a fost interceptat de pilotul german, care, atacând de sus, l-a doborât într-un lan de porumb la Tătărani, nu departe de linia ferată București-Ploiești.

Între timp, bombardierele americane au fost surprinse de restul avioanelor Messerschmitt 109 din I./JG 4. Atacul american a fost atât de neprevăzut, încât tinerilor piloți germani nu le venea să creadă. Subofiterul Kurt Leopold povestește: „*La decolare, la 1 august 1943, cei mai*

mulți dintre noi credeau că este vorba de o nouă alarmă falsă. N-am înțeles ce se petrece decât când ani văzut exploziile de la sol. Americanii erau sub noi. Picajul nostru era impresionant pentru că. noi trăiam, majoritatea, prima noastră luptă". Leutnantul Hans Wilhelm Schopper, comandantul Escadrilei 2 „Galbenă”, a interceptat un B-24 în momentul când părăsea Ploieș- tiul și, zburând la 40 m înălțime, l-a atacat din spate și i-a incendiat aripa dreaptă: „Am stropit bine aparatul și ani urcat deasupra lui. N-am fost atins de tirul mitralierelor care mă vizau. Ani luat altitudine și am privit înclinând 109-le meu pe dreapta., pentru a vedea dacă trebuie să atac din nou. Rezervoarele sale din aripa dreaptă erau în flăcări. .-I încercat să. ia înălțime dar s-a /năbușit după 500 m și a ars pe un câmp. Nu părea că erau supraviețuitori.”- Zburând mai la sud, Schopper a întâlnit o formație care tocmai bombardase rafină-

¹ Jean-louis Roba, Eric Mombcek, *La chasse de june allmmnde eu Roumanie*, Ecl. Mwlclism Internațional SRE, București, 1994, p. 29.

- tindem.

ria de la Brazi. A reperat un *Liberator* al cărui echipaj trăgea asupra unui Me-110 din Escadrila de Vânătoare de Noapte de la Ziliștea (probabil acesta era avionul pilotat de căpitanul av. Marin Ghica). Bimotorul a părăsit lupta, fiind avariat de tirul mitralierelor americani. Pilotul german a urmărit bombardierul american până aproape de Roșiorii de Vede, dar, în momentul în care a declanșat trăgaciul armelor automate de la bordul avionului său, și-a dat seama că nu mai avea

muniție și nici benzină; becul roșu se aprinsese în timpul urmăririi. A aterizat la limită pe aerodromul de la Mizil și nu-i mai rămăsese benzină în rezervoare nici măcar să ducă avionul până la capătul pistei. În schimb, căpitanul Wilhelm Steinmann nu a mai aterizat pe Mizil. El a obținut cea de-a doua victorie, după ce a interceptat un bombardier din Grupul 44. Este vorba de avionul *Salan's Hell Cais*, care, lovit de pilotul german, a căzut lângă rafinăria de la Brazi. Atins, la rândul său, de tirul milraliilor americani, acesta și-a abandonat aparatul Me-109 G-2 (nr. 14143), sărind cu parașuta. Rănit ușor, Steinmann fost ajutat de soldații de la o baterie AA germană din apropiere.

În afară de Steinmann și Schopper, piloții germani din I./JG 4 au mai revendicat victorii prin: *Oberleutnant* Manfred Spenner - comandantul Escadrilei 3 (lângă Co-fărești), *Hauptmann* Hans Eder, *Leutnant* Phillip Bouquet (la Cristărani), *Leutnant* Erwin Rauch (la nord de Viori-na), *Leutnant* Werner Gerhartz (vest de Talarui), *Leutnant* Grinter Stark, *Oberfeldwebel* Frank Guhl (la sud de Ploiești), *Feldwebel* Alber Palm, *Feldwebel* Hans Maier și *Unteroffizier* Kurl Runge (la nord de Plopu); le-au fost confirmate numai cinci¹. Pierderile lor au fost două Me-109 G-2/4

Cornelii) Năstase, Dan Melinie, Răzvan Bujor, op. cit., p. 15.

disti nse (nr. 14143 - cel a lui Sleininann - și nr. 19609) și alte patru avariate.

Unitatea de vânătoare de noapte de la Ziliștea (IV./ N JG 6) a executat 14 ieșiri, obținând o victorie sigură prin *Ober/eldwebel* Georg Klever (în zona Piatra). Au pierdut în schimb un Me-110 F-4 (nr. 2869), căzut între Ploiești și Târgșor (la Cojasca), echipajul - pilot Albert Hoffmann și radiotelegrafist Ernest Kummel - pierzându-și viața; alte cinci aparate din aceeași unitate au fost avariate^{CXVI}.

Pentru echipajele americane însă, calvarul nu s-a terminat; odată cu părăsirea teritoriului României, *Liberatoarele* care au reușit să treacă Dunărea s-au dispersat, zburând pe mai multe rute; spre Burgas, spre Plevna și Stara Zagora și spre nordul Sofiei. Cel puțin două dintre ele au fost doborâte de Forțele Aeriene Bulgare. Primul era bombardierul *The Witch* (nr. 41-1 1840), al locotenentului Julian T. Darlington, care a fost interceptat de *MesserschiniU-wWa* bulgare din Regimentul 6 Vânătoare (comandant, căpitanul Krlisto Atanasov), de la Karlovo. După primul atac, avionul american a pierdut un motor, apoi și pe al doilea. Trei dintre membrii echipajului s-au parașutat, însă pilotul a reușit o aterizare forțată într-o vale din zona muntoasă de la nord de Skopje, la granița Bulgariei cu Iugoslavia. Copilotul, bombardierul, radiooperatorul și mitraliorul din

CXVI Jean-louis Roba, Cristian Crăciunoiu, *La chasce /le nalt ȝaa uiaaa- miinia/ae. 1913-19 f I*, Editura Modclism, București, l!)!)7, p. 19-20.

- Roger A. I'i ceman, o/>. cil., p. 129.

coadă au reușit să fugă, trecând granița în Iugoslavia, unde au fost ajutați de partizani. Ceilalți membri ai echipajului au rămas să-l ajute pe sergentul mecanic Lloyd Bribsi, care era grav rănit, fiind capturați de bulgari².

Avionul american a fost revendicat de asul bulgar, locotenentul Sloyan Sloyanov, care conducea o patrulă formată din piloții Hrislo Krastev, Ivan Bonev și Petar Bochev. Aceștia au întâlnit 18 bombardierele americane deasupra localității Ferdinand. Stoyanov povestește: *„Undeva sus pe ier, nu departe de Sofia, am văzut un grup de avioane mari care se mișcau în aer ca niște păsări uimitor de grase, direcția, de zbor fiind sud-vest. Era clar că se întorceau la baza de unde decolaseră, după ce-și terminaseră misiunea”*. Primul său instinct a fost să le lase să treacă, deoarece nu păreau că vor să bombardeze Sofia. S-a decis însă să le atace, întrucât nu avea certitudinea că acestea nu se vor întoarce asupra orașului, pentru a arunca bombele nelansate în misiune.

Locotenentul Stoyanov, însoțit de coechipierul său, a atacat bombardierele americane din spate. Acestea au strâns Formația, ripostând cu foc. *„Una din rafale aproape că mi-a atins aripa dreaptă a avionului”*, își amintea asul bulgar. Instinctiv, a întors avionul spre stânga și a ieșit din raza mitraliorilor americani. *„Unsesem intruiti că bombardierele cu patru motoare puteau fi atacate de cel puțin o patrulă, ci nu doar de un avion sau două, cum era în cazul nostru, pentru că puteam fi*

expuși la focul încrucișat al tuturor bombardierelor din formație și un astfel de atac ar fi fost un act de sinucidere curată". A decis lotuși să-și continue atacul. Întrucât formația americană putea să se ascundă în nori și să dispară, și-a făcut rapid un plan de luptă, depășind bombardierele, după care a virat strâns pentru un atac frontal. A ales bombardierul din frunte, deschizând focul simultan cu tunul de 20 mm și cu cele două mitraliere de calibru 7,92 mm. „Am apăsat pe declanșatoarele armamentului de bord, și am văzut cum proiectilele mele au lăsat dâre de foc în urmă și s-au afundat în bolul de sîclă al bombardierului greu... Am împrăștiat cu foc botul avionului care se apropia, și același foc venea acum spre mine. Unele dintre gloanțe au trecut, foarte aproape de avionul meu, dar nu l-au

*atins". Pilotul bulgar a trecut razant peste *Liberatorul* american, mitraliindu-l pe toată lungimea, apoi s-a lăsat pe o aripă și a pornit într-un picaj vertical. Privind în urmă, a văzut cum avionul pe care-l lovise se prăbușea în flăcări. A redresat și s-a ascuns în nori.*^{CXVII}.

Cel de-al doilea bombardier pierdut deasupra Bulgariei a fost *Liberatorul* *Prmce Channing* (nr. 42-40364), care a fost revendicat de locotenentul Petar Bochev. Avionul american s-a prăbușit în flăcări în zona muntoasă de la nord-est de Skopje. A supraviețuit numai sergentul mitralior Stanley

CXVII <http://www.clknei.pl/acestoiv/siojaiiov/siojaiiov.In>
in

- Roger A. Freeinan, *op. cit.*, p. 129.

Horine, care, cu arsuri grave, a reușit să se parașuteze în ultimul moment².

Aviatorii americani capturați pe teritoriul Bulgariei nu s-au bucurat de același tratament ca și cei căzuți în România. Presa bulgară a anunțat doborârea unor avioane necunoscute care survolaseră teritoriul lor, nespecificând că erau americane. Bombardierul *'Lhe Witch* aterizase forțat și nu fusese distrus, așa că oficialitățile de la sud de Dunăre știau foarte bine cine le survolase spațiul aerian. Mai mult, prizonierii aviatori americani au fost plimbați pe străzile Sofiei, fiind expuși curiozității și oprobriului public drept trofee de război, ca în Evul Mediu. Convenția de la Geneva nu îngăduia o asemenea înjosire a combatanților căzuți prizonieri.

În continuare, formațiile americane care se retrăgeau spre bază au fost interceptate deasupra Mării Ionice, de *Messerse/imi/t-urile* germane din IV./JG 27, decolate de pe aerodromul Kalamaki. Piloții germani comandați de *Ober-leulnant* Alfred Burk au doborât cel puțin patru bombardiere. Prima victimă a fost avionul */o-/o's Sperial De/ivery* (nr.

41-24230), din Grupul 93, pilotat de maiorul Ralph J. Mc- Bride, care a fost interceptat de vânătorii germani la vest de Cefalonia. *Liberatorul* a fost doborât în mare și niciunul din cei zece membri ai echipajului nu a supraviețuit. L-au revendicat doi piloți germani: Alfred Burk și Hans Fior, ambii din 1 L/JG 27'. Al doilea a fost *The Comhusker* (nr. 42-40322) al locotenentului Ned McCarty. Avariat

deja de avioanele Avia bulgărești deasupra munților de la vest de Sofia, bombardierul a fost interceptat de piloții germani la nord-vest de Cefalonia și a fost văzut ieșind din formație în flăcări și prăbușindu-se în mare. Deși au fost zărite parașute, niciunul din membrii echipajului nu a mai fost recuperat. Cvadrimotorul a fost revendicat de *Unleroffizier* Rudolf Phillipp din 12./JG 27. Cel de-al treilea a fost *Ma-lernily Word* (nr. 42-40(563) al locotenentului John V. Ward, care a rămas în urmă, după ce fusese lovit de AA într-unul din motoare; a fost incendiat de avioanele de vânătoare germane și a căzut în mare. Din avion au scăpat numai pilotul Ward și copilotul Andrew Anderson, care au petrecut 15 zile pe mare până au ajuns în insula Kilhira². Ultimul aparat doborât deasupra Mării Ionice a *fosl Bewilchivg Wit-ch* (nr. 41-24024) din Grupul 44. Avionul pilotat de locotenentul Reginakl L. Carpenler fusese lovit de AA la Ploiești și avea două motoare avariate, când a fost interceptat de piloții germani la nord-vest de Cefalonia. Lovit în cel de-al treilea motor, pilotul n-a mai putut menține aparatul în aer, efectuând o amerizare forțată. Avionul s-a scufundat rapid și numai șapte din membrii echipajului au reușit să iasă din el, fiind recuperați din mare după mai bine de 24 de ore. Victoria i-a fost atribuită *Felchuebel-u\ui* Ernst Hackl

¹ *Ibidem*, p. 1 26.

² *Ibidem*, p. 129.

din 12./JG 27.¹ Din lupta cu bombardierele

americane, pi- loții germani din IV./JG 27 au avut două Me-109 G-2/6 distruse și unul avariat-.

REAȚIA ARTILERIEI ANTIAERIENE ȘI A CELORLALTE MIJLOACE DE APĂRARE

Spre deosebire de aviația de vânătoare, artileria AA a intrat în luptă cu totalitatea forțelor de care dispunea în zona atacului american. În punctul sensibil Ploiești au acționai 21 de baterii române, dintre care 15 grele și medii și șase ușoare (în total 146 de tunuri) și 31 de baterii germane, dintre care 21 grele și medii și zece ușoare (în total 228 de lunuri)', Puterea de foc în momentul atacului a fost impresionată, bateriile române trăgând 342 de lovituri de calibru 88 mm și 4 414 lovituri de 20 mm, iar cele germane, nu mai puțin de 1110 lovituri de 88 mm, 13 256 de lovituri de 20 mm și 3 048 de focuri de carabină¹. Prin tragerile executate, Regiunea 3 Aeriană raporta, la data de 3 august 1943, că artileria antiaeriană a înregistrat un consum de muniții de aproximativ 20 000 de proiectile. Totuși, înlr-un raport final al Stalului Major al Aerului, din 21 august 1943, se consemna un consum total de aproximativ 60 000 de proiectile trase, de trei ori mai mult decât, se calculase inițial⁵.

Mbuleni, p. 131.

-Cornelia Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, o/;. *ci!.*, p. 20. 'A.M.R., fond 1376, dosar 6, I. 61 1.

'A N I.Ci, fond l'.C.M.-Cab. Mii., dosar 393/1043, f. 7.

'Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române,
Editura Modclism, București, 1996, p. 298.

La ora 13,15, comandamentul Regimentului 180 AA german, care conducea întreaga activitatea antiaeriană de la Ploiești, a ordonat „Atenție mărită!” la baterii. Între orele 13,21 și 13,50, a fost dată alarma la toate bateriile antiaeriene, precum și pentru populația orașului. Cu puțin timp înainte de ora 14,00, deasupra obiectivului a apărut primul val din grupul de bombardiere ce atacau de la sud, lansându-și bombe și executând foc cu mitralierele de la bord. Până în momentul apariției lor, nu s-a știut că acestea vor ataca la o înălțime atât de mică. La început, artileriștii români și germani au avut ezitări, dar și-au revenit repede, mai ales după primele bombe lansate de avioanelor americane. Cităm din jurnalul de operații al Regimentului 7 AA român: „...*Focul a fost deschis de la distanțe cuprinse între 3 000 și 8 000 m, după situația, apariției țintelor. Alitudinea, între 150—300 m. Tragerile directe s-au deschis la distanțe cuprinse între 200 și 1 000 m. Alitudinea medie: între 100-150 m. Distanțele de tragere au variat de la caz la caz. Țintele nu au putut fi urmărite continuu din cauza acoperirii din teren. Durata, tragerilor a variat de la baterie la baterie, fiind între 30 și 120 sec. Durata acțiunii propriu-zise a fost cuprinsă între orele 13,35 și 14,29. În acest timp, bateriile au executat mai mult trageri,*

după caz.”

Barajele realizate de apărarea AA a zonei petrolifere au avut o mare eficiență, fapt dovedit și de cele 20 de avioane doborâte, dintr-un total de 36 de aparate căzute pe teritoriul național². Conform relatărilor prizonierilor americani interogați, dintre care mulți participaseră deja la raiduri deasupra Germaniei și Italiei, pe teritoriul Ro-

¹A.M.R., fond Microfilme, rola P. II 1.587,c. 144.

²*Ib'ulem*, fond 1376, dosar 6, f. 494.

mâniei întâlniseră „*cea mai puternică apărare antiaeriană dm toată experiența lor de aviatori*”.

Analiza ulterioară asupra acțiunii apărării antiaeriene a relevat prestația foarte bună a tuturor celor angajați în luptă la 1 august 1943, în ciuda altitudinii foarte joase la care s-a executat atacul. Rezultatele cele mai importante au fost obținute de bateriile ușoare, care au pulul acționa aproape instantaneu, focul apropiat al acestor baterii, înzestrate cu vizor și telemelru, constituind principalul procedeu de tragere în această situație excepțională'-'. Astfel, din relatările participanților, a rezultat că majoritatea avioanelor doborâte de AA au fost lovite cu tunuri de calibru mic”. S-a considerat că și bateriile grele au răspuns bine, deși lunurile de 88 mm nu erau destinate să acționeze la plafon de sub 150 m; aparatele centrale din dotarea acestora nu mai asigurau determinarea corectă a elementelor de tragere,

datorită vitezei unghiulare mari și a înălțimii foarte mici. Astfel s-au înregistrat și unele erori de tragere, coșurile de fum și turnurile de răcire de la Rafinăria „Astra Română” din Ploiești fiind lovite de tirul artileriei AA.^{CXVIII}

Imediat după bombardament, autoritățile române remarcău *„modul special cum a fost organizat raidul, precum și grija care s-a pus în alegerea traiectului, marcându-se pe schițe speciale zone de apărare AA și direcțiile de zbor pentru evitarea lor”-*’, însă apărarea AA în regiunea petroliferă *„a fost îndeajuns de eficace, fapt dovedit prin marele număr de avioane doborâte și împiedicarea avioanelor americane de a îndeplini misiunea. primită”*’.

Reacții referitoare la acțiunea apărării AA nu au întârziat să apară din partea autorităților românești. Astfel, într-unui din documentele vremii, se subliniază faptul că mareșalul Ion Antonescu a adus mulțumiri publice artile- riștilor, care au acționat foarte bine*.

S-ati distins în Itiptă – prin avioanele doborâte și atitudinea sub foc – bateriile de tunuri de calibru 20 mm numerele 156 (căpitan Petre Catrinu), 161 (căpitan Valentin Gabrielescu), 153 (căpitan Victor I. Niculescu) și 155 (locotenent Ilie Pârvu), precum și cele de calibru 88 mm, numerele 86 (căpitan Cornel Istrate), 80 (căpitan Alfred Apostolescu), 68 (locotenent Petre Dochilița) și 57 (sublocotenent Paul Moldoveanu). Comandanții acestor baterii au

fost citați prin Ordin de Zi pe Armată, semnat de subsecretarul de stat al Aerului, generalul Gheorghe Jienesctf'.

Odată cu alertarea sistemului defensiv al centrului sensibil Ploiești, a intrat în acțiune și Batalionul de Aero- slăție. În momentul când s-a dat alarma, cerul era noros. Comandantul batalionului a ordonat companiilor să înalțe baloanele la 2 000 metri, pentru a atinge baza stratului de nori, unde cu greu puteau fi descoperite. Ascensiunea a fost executată la ora 13,50, când au fost ridicate 41 de baloane din totalul de 58 câte existau atunci, restul fiind inutilizabile din cauza lipsei de hidrogen. În ciuda numărului mic față de suprafața pe care trebuiau să o protejeze, acestea au avut lotuși o contribuție importantă la stânjeni- rea atacului, provocând prăbușirea a patru bombardiere.

¹ *Ibideiu*, t. 1 5.

‘A.M.R” ionel 1376, dosar 6, f. 97.

■ *Ibidem*, f. 243.

Totuși, după atac, Secția a H-a a Marelui Stal Major concluziona că *„avioanele destinate să forțeze barajul de baloane de protecție nu au găsit necesară aceasta, deoarece au considerat prea slab barajul”*, fapt confirmat și de declarațiile prizonierilor americani, care afirmau că *„baloanele și barajele au fost sub așteptări: avioanele destinate să facă breșe nu au mai intervenit”*. În urma atacului american, cinci baloane au fost incendiate și nouă au fost scăpate prin ruperea cablurilor de care s-au lovit avioanele inamice.

Camuflajul prin ceață artificială s-a dovedii însă absolut nesatisfăcător, din cauză că au funcționat numai 274 de generatoare, adică aproximativ 30% din dispozitivul existent. Punerea în funcțiune a aparatelor a fost ordonată la 12,55, cu aproape o oră înainte de începerea acțiunii de bombardament. Declanșarea nu s-a produs decât la 13,40, după aproape 50 de minute, din cauză că subunitățile erau în curs de a-și modifica dispozitivul, aparatele fiind demontate. Condițiile meteorologice au fost nefavorabile acțiunii de mascare, la care s-a adăugat și panica ce a cuprins pe unii din cei însărcinați cu manevrarea aparatelor, fapt ce a condus la o stabilire incorectă a parametrilor de funcționare și îndeosebi a înălțimii de furnizare ". Toate acestea au avut ca rezultat o completă lipsă de mascare a obiectivelor, reușindu-se, în condițiile mai sus arătate de desfășurare a acțiunii, crearea unei perdele de ceață de o slabă densitate, total insuficientă. Acest lucru a fost confirmat și de piloții americani căzuți

prizonieri, care au declarat că ceața artificială de la Ploiești nu a putut împiedica atacul'.

¹ *Ibidem*, t. 389.

-*Ibidem*, l. 635.

'*Ibidem*, f. 449.

² *Ibidem*, l. 635.

Referitor la modul în care a funcționat sistemul de pândă și alarmare, autoritățile militare române și germane au apreciat că atât în Peninsula Balcanică, cât și pe teritoriul României, acesta a funcționat bine, transmitând informații utile la timp, astfel încât situația aeriană fost perfect cunoscută în orice moment^{CXIX}. Cu toate acestea, generalul Gerstenberg, șeful Misiunii Aeriene Germane în România, precum și mareșalul Ion Antonescu au semnalat unele deficiențe legale de neprecizarea altitudinii la care zburau bombardierele inamice.

Pierderile umane înregistrate la unitățile de AA române în luptă au fost mai mari în comparație cu aviația de vânătoare. Astfel, artileriștii noștri au pierdut Bateria 86 din Divizionul 26, împreună cu cei șapte tunari care o deserveau, peste care a căzut bombardierul *Old Baldy* (nr. 42-40102) din Grupul 98. S-au mai înregistrat morți la Bateria 55 din Divizionul 25 - un soldat -, la Bateria 54 din Divizionul 31 - un sergent - și la Compania 4 din Divizionul 3 baloane - trei soldați. Alți 25 de militari români au fost răniți, dintre care doi ofițeri.

CXIX *Ibidem*, l. 473.

-*Ibidem*, f. 828-829.

' Mihai Pelin, <>J>. cit., p. 89.

**238 / I'ALERIU AERAM,
ALEXANDRE ARMĂ**

La unitățile de AA germane s-au consemnat patru morți și 19 răniți². Însmormântarea soldaților români și germani a avut loc miercuri, 4 august 1943, la Cimitirul Eroilor din Ploiești. La ceremonie a luat parte Manfred von Killinger - ambasadorul Germaniei în România -, generalul de escadră Gheorghe Jienescu - ministrul subsecretar de stal al Aerului -, loco- teneni-colonelul Eugen Nicolescu -aghiotantul mareșalului Ion Antonescu -, dar și toți ofițerii superiori și inferiori din garnizoană'.

Și pierderile materiale au fost mari. Astfel, la Bateria 161 Gustloffdin Divizionul 25, a fost scos din funcțiune un tun, iar barăcile au fost avariate de proiectilele trase din avioanele inamice. La Bateria 86 Krupp din Divizionul 26, au fost aruncate în aer patru depozite mici de muniție, trei barăci au ars, două piese de 88 mm au fost scoase din funcțiune și toate cablurile de teleindicație distruse. La Divizionul 29, Bateria 67 Krupp, o bombă a lovit o baracă, iar la Bateria 153 tunurilor automate le-au fost distruse țevile de rezervă, iar țeava unui tun a fost scoasă din funcțiune. De asemenea, un tren de muniții cu zece vagoane a fost lovit în plin pe linia de racordare Ploiești Sud-Ploiești Est. Alte pagube s-au produs la Divizionul 34 Proiectoare, unde a ars o baracă cu cabluri telefonice și efecte (apartinând Bateriei 263), și la Divizionul 3 Baloane Proiecție, unde cinci baloane au fost incendiate și alte nouă au fost scăpate prin ruperea cablurilor de care s-au lovit avioanele inamice '.

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 239**

în legătură cu pierderile produse aviației inamice, în Registrul istoric al Comandamentului Apărării Antiaeriene, se menționează că au fost doborâte de către artileria antiaeriană română și germană un total de 32 de avioane de tip *Liberator*, astfel: pe raza orașului Ploiești - 8 avioane; în județul Prahova - 18 avioane; în județul Dâmbovița - 2 avioane; în județul Ilfov - 4 avioane². Totuși numărul avioanelor inamice identificate ca fiind doborâte de AA a fost de numai 20. Unitățile care au contribuit la victoriile obținute au fost Regimentul 7 AA român, cu 13 baterii grele, cinci baterii ușoare și două baterii de proiectoare, și Regimentul 180 AA german, cu 20 de baterii grele și zece ușoare. Prin Ordinul de Zi din 20 ianuarie 1944, generalul de escadră av. Gheorghe Vasiliu, comandantul Regiunii a

¹ *Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române*, p. 296.

-*lnrlem*, p. 297.

3-a Aeriene, a omologai Regimentului 7 AA 19 din avioanele doborâte la 1 august 1943^{CXX}.

**EFECTELE BOMBARDAMENTULUI
DE LA 1 AUGUST 1943**

Conform rapoartelor autorităților militare române, reiese că bombardamentul a durat efectiv

CXX *Ibidem*. f 9.

¹ Comandor dr. Jipa Rotam, ap. *cit.*, p. 142-143.

-Col. Gheorghe Horea Creangă-Sloilești, *Istorici Apărării (Huile, voi.*

27 de minute, fiind atacate Rafinăriile „Concordia”, „Vega”, „Orion”, „Astra Română” din Ploiești, „Steaua Română” din Câmpina și „Creditul Minier” din Brazi. Au mai fost lovite și au înregistrat pagube și Uzinele „Concordia” și „Metalurgica”, Depoul de locomotive din Ploiești și Uzina electrică din Câmpina². Atacul rafinăriilor a început la ora 13,49 și s-a produs la înălțimea de 70-100 de metri, în formații de 8-12 avioane¹. Bombele lansate de primele formații de avioane au explodat cu întârziere pentru a nu avaria pe cele din valurile ce trebuiau să vină asupra aceluiași obiectiv.¹

La Ploiești, cel mai puternic au fost bombardate Rafinăriile „Orion”, „Columbia”, „Astra Română” și „Vega”, ultimele trei fiind parțial scoase din uz. Au rămas intacte Rafinăriile „Unirea”, „Româno-Americană”, „Dacia Română”, „Redevența” și „Xenia”. În zona Câmpinei au fost atacate Rafinăriile „Steaua Română” și „Concordia” - Florești, Atelierele centrale „Astra” și Uzina electrică a orașului. Rafinăria „Steaua Română” a fost numai parțial scoasă din uz. La Brazi, a fost atacată și scoasă din funcțiune temporar Rafinăria „Creditul Minier”.

‘A.M.R., fond 1727, dosar nr. 292, I. 418.

-Șerban-Livin I'axclescn, *op. cil.*, p. 154.

A.N.I.C, fond 1!C.M.-Cab. Mii., dosar 393/1943, f. 3.

Pagubele provocate instalațiilor industriale au fost importante. Au avut de suferit în special rezervoarele și instalațiile care nu dispuneau de ziduri de protecție și care au rămas expuse nu numai loviturilor în plin, ci și la su- Hui exploziilor, la schije și la căldura mare transmisă de la incendiile din apropiere. Conform estimărilor făcute de autoritățile române, s-au pierdut în total 50 000 tone de petrol brut, cantitate relativ mică față de numărul bombardierelor angajate în atac și al bombelor lansate^{CXXI}.

Cele mai mari pagube le-a suferit complexul „Creditul Minier” din Brazi, care, la vremea respectivă, produceți benzină pentru avioane cu cifra octanică cea mai mare din Europa. Asupra acestei rafinării au fost aruncate numeroase bombe incendiare și 53 de bombe explozive, incendiul provocat în urma bombardamentului fiind localizat și stins complet abia la 4 august. Au fost distruse total instalațiile de distilare (cea de distilare a gazolinei, fără șanse de reluare a activității), uzina electrică, instalația de cracare, plus 29 de rezervoare cu capacitate totală de 13 841 de tone de petrol, care au ars complet. Valoarea totală a distrugerilor a fost estimată la aproximativ 1 965 461 465 lei, din care 1 179 918 176 lei reprezenta valoarea instalațiilor distruse. Conform estimărilor date de către specialiști, suma necesară refacerii acestei rafinării se ridică la 1 842 656 000 lei, iar repunerea în folosință a instalațiilor dura, ca timp, până în 1946.

Întrucât prezenta un interes deosebit pentru

economia de război, rafinăria a fost refăcută prin eforturi mari, deși numai parțial. Astfel, în vara anului 1944, aceasta va fi ținta altor cinci atacuri aeriene².

După estimările americanilor, distrugerile cele mai importante le-a suferit Rafinăria „Columbia-Aquila”, care ar fi încetat producția pentru 11 luni. Asupra acestei rafinării au fost lansate 134 de bombe explozive și foarte multe incendiare, procentul general de distrugere fiind de circa 60-70%. În urma bombardamentului, toate instalațiile sale au fost distruse sau grav avariate, iar rafinarea petrolului a stagnat complet. Pagubele totale au fost evaluate la 1 143 430 000 lei, rafinăria fiind scoasă din funcțiune pentru aproape șapte luni^{CXXII}.

O altă rafinărie care a suferit distrugeri importante a fost „Vega” din Ploiești, care a fost lovită de 49 de bombe explozive și un număr apreciabil de bombe incendiare. În urma bombardamentului, la această rafinărie au fost distruse complet șase rezervoare cu petrol, casa

CXXII *Ibidem*, p. 451.

- *Ibidem*.

'*Ibidem*, p. 452.

¹Arhiva S.M.EA., Ionel C.A.A.T., 03/1, dosar 17. voi. 1. 1. 21.

¹A.N.1.C” fond P.C.M.-Cab. Mii., dosar 393/1943, I. 3.

'*Ibideui*.

' *Ibidem*, (buci Ministerul Industriei Petrolului, dosar 41/1943, I. 86-91.

¹ II. Bricsloiu, *up. cit.*, p. 594-495.

-Arhiva Istorică a Academiei Române, Fond XIII, dosar 1442, voi.

cazanelor de abur, instalația de cracare, casa pompelor, iar mai multe vagoane cu produse petroliere au ars complet. Aici pagubele au fost estimate la 500 de milioane de lei, unitatea putând să-și reia producția după patru luni².

Pagube însemnate s-au înregistrat și la Rafinăria „Astra Română”, considerată unitatea cu cea mai mare capacitate de profil din Europa. La acest complex, în urma bombardamentului, au fost distruse complet 11 rezervoare cu produse petroliere și instalațiile de fabricație, pagubele fiind estimate de către specialiști la 676 993 938 lei¹.

La Rafinăria „Orion” distrugerile au fost mai mici, fiind avariate instalația de *Pipe Still*, uzina electrică, casa de pompe, instalația de cazane cu aburi; au fost incendiate cinci vorlagăre de la instalația de rafinat, două clădiri și o magazie cu materiale. S-a estimat că instalațiile puteau fi reparate în aproximativ 15-20 de zile¹.

Ultima rafinărie lovită a fost „Steaua Română” de la Câmpina, unde au fost lansate 131 de bombe explozive și 2 000 de bombe incendiare, din care 500 n-au explodat. Aici au fost distruse și avariate mai multe instalații (de uleiuri, de smoală, de parafină), stația de gazare și instalația de *Pipe Still*. Estimările arătau că rafinăria pierduse 70% din capacitatea ei de lucru².

În urma evaluărilor, s-a constatat că pagubele materiale produse după atacul de la 1 august 1943 în sectorul petrolier românesc se ridicau la suma de 4 004 500 000 lei”. După alte evaluări, valoarea

totală a pagubelor a fost estimată la minimum șase miliarde lei, fiind pierdute 52 537 de tone de produse petroliere din stocuri, fiind însă salvate 121 265 tone¹.

Potrivit rapoartelor primite la Secția a 1 V-a Contrasabo- laj a S.S.I, s-au constatat distrugeri la următoarele rafinării din Ploiești: Rafinăria „Aslra Română” a suferit distrugeri în proporție de 20%, apreciindu-se că pentru repunerea ei în funcțiune sunt necesare 15 zile; Rafinăria „Creditul Minier” a suferit distrugeri în proporție de 75%, pentru repunerea ei în funcțiune sunt necesare între 30 și 45 de zile; Rafinăria „Vega” a suferit distrugeri în proporție de 26%, fiind necesare circa 20 de zile pentru repunerea în funcțiune; Rafinăria „Columbia” a suferit distrugeri în proporție de 60-70%, având nevoie de 180 de zile pentru reluarea producției; Rafinăria „Orion” a suferit pierderi de 10-15%; Rafinăria „Steaua Română” din Câmpina a suferit distrugeri de 30%. Au rămas neatinse Rafinăriile „Româno-Americană”, „Unirea”, „Dacia-Română”, „Redevența” și „Xenia”.^{CXXIII}

Bombardarea rafinăriilor din zona Ploiești-Prahova a redus cu 45% capacitatea de distilare și cu 40% pe cea de cracare. Conform estimărilor germane, „*producția de petrol nu a, scăzut în urina atacului*”, fiind doar stânjenită „expedierea petrolului brut”².

CXXIIIA.M.R., fond Microfilme, rola P II 1.587, c. 175-176.

- Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 89.

¹Arhiva C.A.A.T, fond 03/1, dosar 17, voi. 1. I. 20.

La nivelul conducerii de stat românești, reacțiile nu au întârziat să apară. Mareșalul Ion Antonescu a inspectat personal zonele afectate de bombardament, în zilele de 1 și 2 august, *„fiind extrem de impresionat de cele constatate”*. Pagubele pricinuite de raidul aviației americane au fost apreciate drept importante, dar în niciun caz pe măsura forței formației de bombardiere care le provocase. Existau însă temeri că atacul va fi repetat, mai cu seamă în condiții de noapte’.

Specialiștii români au depus un efort susținut, conductele și țevile componentelor avariate au fost reparate, iar echipamentele vechi s-au înlocuit cu altele noi. Pentru asigurarea fluxului continuu s-au fost folosit rezervele existente, iar capacitățile neafectate și-au mărit producția. Inginerii români și germani au realizat lucrări tehnice de mare finețe, astfel că, printr-un sistem de conducte care legau rafinăriile unele de altele, țițeiul era direcțional acolo unde se putea prelucra mai repede. Germania avea nevoie de combustibil și, de aici, sumele mari alocate pentru reparații și modernizări care au dus la mărirea producției. Astfel, statul român, prin Banca Națională, a alocat suma de șapte miliarde de lei pentru refacerea rafinăriilor.

asva qniu nun siv nu (nSaiojj ap isa-p.iou iu>| g)
 ndojj iq 'nni.iEAU iso] v m.itjuui.icl .un 'asva aqnui
 tinu asn.nsip isoj nu (nšaiolj ap pns uiq p) im«invj
 vq •lui^anq iš isiitop E.în<) 'unupo 'nîa.ioy iq
 amapiA unnd IEIU nvs qniu IEIU iipuaaiii As-npinj|
 Eiiuias 'ivqv.nuu isoj E niaio]/^ piSE.iQ vai)nť] ap
 a.iaido.idv iq 'vpna.iy vj ap ydv ap .loja.iqtj v.id -
 nsv înzya nv a.ivipuaaui aquioq VAJIEJ aium.iodiui
 iqind iviu isoj nv ajaqn8vd 'nviqvao] aqv uj niuy.i
 ap gŕ iš n.iom ynou ap pun.] lopuuiA puyiunu
 'aivi.iVAV isoj nv oq aqv ivi 'asva ap pe asn.nsip
 lapliuoa isoj nv viuduiyq vq

liiauiEp.ivqui

otj gp pidn.p) mp (^iqop-pp uu) ^{vMi.ur}
 aw/pi.nip.ivqiuoq liSnqy.id v-s a.iva aisad 'nSauqj
 mp iama) ap [n.ivpuanu -aj v] aiv.nsi8a.iiq isoj nv
 aiunaiA aqnui IEIU apq qniuuy.i ap njqnp .luuinu un
 iš n.ioui ap 59 ap isoj ne nSauqj EJ apAp laihqndod
 pipiiE.i iu aiv.ijsi8a.iui ap.iap.iaij

asvS ap aivi.iVAV .iopa pi iš ido ap isoj v
 asn.nsip jopiuinao] pi.iyumsj apiivpnsui aiui
 luajoiA punpuaaui 'nSauqj .IEiAo.iaj mpipou E
 as.ia.w.n iviozna.o ap laurzn vi -upui iq înzya nv
 a.iaip.iEQUIOQ ynop aqv uav ui ja iš pup -ys 'png-
 nSaiojj iš isq-nSanqj a.inq a.ivp.ioav.i ap Eiuq ad
 EjAaiiEui aa duin iu 'uqd ui IIAOJ ISOJ V 'PUVOsVA
 aaaz mp lEiu.ioj 'pjiunui na ua.n l|v uq uav ui q.ivs
 E a.iva 'uviu.ia8 qpunui na ua.n un aisad iiSnqyjd
 v-s .laip.ivquioq un 'uatv ■■■VIL ^ PⁿS',³¹⁰]<I
 a.nuj [vi.ij-nSaiojj E.IE;J UI iv|vuiuas nv-s npuaaui
 aqnui IVUI iS iiniavai.ns apun n.iajns v pn\$ -ilSavqj
 v.ivp y.iajqo.nad vi.nsnpu na vipojltuiaaui aivp.i ui
 niqjv as nu a.iva aAiaaiqo as.iaAip a.iEtu IEIU nvs

yaiui IÆIU E.insEiu o-.nui aunaajv isoj nu 'vauaiuasv
aq q j;) jnodaQ iS "EaiSjnp'iaj,^ iip.ioauo;)"
apuizq aipoj isoj pui nv pSai -0¹ iq 'mpqo.nad v
a.iEiujE.i ap apijEpisui ySuiq aj

și școala primară, iar la Nedelea (14 km nord-vest de Ploiești) o casă a fost incendiată¹.

Considerăm că stresul ridicat, oboseala și teama de explozia avioanelor care încă mai aveau bombe la bord, în cazul unei aterizări forțate, i-au determinat pe unii aviatori americani să-și arunce încărcătura asupra unor localități fără importanță militară și strategică; unii milraliori de bord au deschis focul asupra oamenilor pașnici. Astfel, mai multe localități din județele Prahova, Dâmbovița, Argeș, Muscel, Dolj, Romanați, Olt, Ilfov și Vlaşca au fost afectate de survolul avioanelor americane la întoarcerea lor spre casă, fiind bombardate. Mult mai grav a fost că bombele aruncate de echipajele americane au provocat și victime în rândul civililor.

În total, bombardamentul de la 1 august 1943 a produs în rândul populației civile 86 de morți și 170 răniți, majoritatea la Ploiești (cifrele diferă de la o sursă la alta). Totuși, presa vremii a ridicat numărul total al morților la 147 și l-a coborât pe cel al răniților la 116. La Ploiești, înhumarea victimelor bombardamentului aviației americane a avut loc marți, 3 august 1943, la ceremonie fiind prezent și locotenent-colonelul Alexandru Marin, aghiotant al mareșalului Ion Antonescu.-

După bombardament pe teritoriul României au fost găsite epavele a 35 de cvadrimotoare americane B-24 doborâte (în darea de seamă a Subsecretariatului de Stal al Aerului este înscrisă cifra de 36 de avioane doborâte, identificate de organele SSA), care aveau la bord, fiecare, câte 9-11 oameni în echipaj. Epavele erau răspândite pe un

spațiu relativ întins: Câmpina (două avioane), Plopii (un avion), Chițorani (un avion), Ploieșliori (două avioane), Nedelea (un avion), Ploiești (nonă avioane), Târgușoru Nou (un avion), Bărcă- nești (un avion), Berceni (un avion), Tălărani (patru avioane), Poenarii Burchii (trei avioane), Brazi (două avioane), Ploiești-Bărcănești (un avion), Butimanu (un avion), Cocioc (un avion), Vișina (un avion), Bmoiu (un avion), Ogrezeni (un avion) și lângă Piatra Olt (un avion)¹.

Dintre acestea, 12 fuseseră doborâte de aviația de vânătoare, patru se loviseră de cablurile de susținere a ba- loanelor captive, iar restul de 20 au căzut victime barajului artileriei AA. De asemenea, Comandamentul german a ajuns la concluzia că încă 15 aparate s-au prăbușit sau au aterizat forțat pe drumul de întoarcere către baze, ca urmare a avariilor suferite tot în spațiul românesc.

Colonelul aviator mecanic Gheorghe Hulubescu, pe atunci sublocotenent aviator mecanic, relatea mai târziu că, începând chiar de-a doua zi (2 august 1943), s-a trecut la demontarea și aducerea în atelier a unora din avioane americane căzute în perimetrul Brazi—Ploiești—Câmpiaua. Dintre acestea, avionul aterizat la Treslieni (*Boiler Maher II*) avea avarii ușoare, fapt pentru care a fost trimisă o echipă de mecanici condusă de inginerul aviator Dudu Prim de la Uzina IAR Brașov pentru a vedea dacă avionul putea fi recuperat. Înainte a de a fi reparat, avionul a fost vizitat de mai multe oficialități române, printre care și de regele Mihai. Legat de vizita acestuia,

iată ce scria căpitanul ing. Milliade Ionescu, șeful Serviciului Aeronautic din Comandamentul Forțelor Aeriene, într-un raport datat cu 11 august 1943, însă nesemnat: „*La ordinul Comandamentului, referitor la anchetarea avioanelor americane Liberator, am onoarea a raporta că în ziua, de 10 august 1943, ora 11,45, M.S. Regele a vizitat avionul Liberator căzut în coiuima Tresticni, județul Prahova. Regele a fost însoții de colonelul Bossy, adjutantul regal. M-am prezentat regelui, care m-a întrebat ce se face cu avioanele căzute. Ani răspuns că sunt în curs de demontare și triere. Vizitând avionul, regele a văzut că se mai găsesc unele dintre lucrurile personale ale aviatorilor americani și a. ordonat ca acestea să le fe restituite. Soldații români, santinele la avion (din FI. 3 Inf), au raportat regelui că cei germani se poartă urât și ca a dispărut o ladă cu conserve. Din ordinul Majeslății Sale, domnul colonel Bossy a cerul lada, solda Iilor germani, care a fost adusă imediat. După, acestea, Regele s-a interesat dacă s-au luat interogatoriile echipajelor americane și i s-a răspuns că pentru aceasta este delegat comandorul aviator Șlefănescu, șeful de Stal Major al CFA (Comandamentul Forțelor Aeriene - n.n.), care are la dispoziție o comisie. Majestatea. Sa Regele a cercetat avionul aproape o oră, după care a plecat, luând ca trofee: un revolver, o armă, o parașută, hărți și. lada cu conserve... După părăsirea, avionului, soldatul german a urmăriti toi ce a luat MS Regele și. a raportat la comandantul său”*.

Bombardierul *Boiler Maker II* a fost reparat la

sfârșitul lunii decembrie, fiind dus la Ziliștea și apoi la Brașov, unde a fost verificat și vopsit, devenind primul *Liheralor* din dotarea aviației române. În zbor spre Brașov, inginerul aviator Frim l-a avut în calitate de copilot chiar pe regele Mihai, fapt care ne-a fost confirmat de Majestatea Sa cu ocazia vizitei la Muzeul Național al Aviației la mijlocul lunii mai 1999. Din păcate, avionul a fost distrus la sol, pe aerodromul de la Ghimbav, de vânătoarea germană, pe 2 septembrie 1944.

Aterizat la Târgșorul Nou, bombardierul *Honkey Tonk* (lai (nr. 42-40265) a fost al doilea avion american care a fost pus în stare de funcționare. Se pare că la solicitarea

¹ A.M.R., fond 1736, dosar 1234, 1. 260 *apod* Vasile Tudor, *op. cil.*, p. 50-51.

părții germane, mareșalul Ion Antonescu a oferit acestora acest *Liberator* pentru a-i studia calitățile tehnice.

Restul avioanelor americane căzute, după ce au fost inventariate, din ordinul Subsecretariatului de Stal al Aerului, au fost tăiate în bucăți și duse la fabrica de avioane din Brașov, pentru recuperarea metalului. Totuși, părți întregi și echipamente bune de folosință au fost demontate de pe majoritatea aparatelor căzute, fiind duse o parte la București, iar altele, depozitate într-un hangar al Flotilei 2 Vânătoare de la Târgșor. Nu încapе îndoială că bucăți din avioanele americane căzute au fost demontate și folosite și de localnici, care, unii din ei, ajunși înaintea autorităților române la locul prăbușirii, au luat ce au găsit la îndemână, fie ca suveniruri, fie să le folosească în scopuri practice

în gospodării. Mai în glumă, mai în serios, publicistul Ioan Grigorescu afirma în cartea sa că au apărut atunci pe tarabele negustorilor de mărunțișuri pieptenii de aluminiu *Liberator*, cărora țiganii care îi meșteceau din tabla jupuită de pe avioanele americane le făceau ingenioasa reclamă: „Pieptenii’ Liberalor/Umple chelia ca păr!”

După rapoartele românești, efectivul echipajelor americane căzute în România a totalizat 350 de piloți și navigatori, din care 112 morți, 110 prizonieri (valizi și răniți) și 128 dispăruți, mulți dintre ei carbonizați odată cu aparatele căzute². Conform surselor americane, pierderile suferite de aviația americanii în urma raidului de la 1 august 1943 s-au ridicat la 516 de oameni. Dintre aceștia, 132 au fost capturați de inamic, 76 au fost internați în Turcia, iar 308 au fost declarați morți (dintre care șase au murit în spitalele românești în urma rănilor suferite)^{CXXIV}.

¹ Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 394.

-Arhiva C.A.A.T., fond 03/1, dosar 17, voi. 1, 1. 32.

1 medial după atac, autorităților române au avut sarcina, deloc ușoară, de a strânge, identifica și îngropa cadavrele aviatorilor americani morii la 1 august 1943. Conform Ordinului D.G.J. nr. 40160 din 8 august 1943, s-a întocmit un tabel nominal cu numele aviatorilor identificați, precum și numărul cadavrelor neidentificate care au fost îngropate pe raza județului Prahova. Astfel, în Cimitirul Eroilor din Ploiești au fost înhumate 172 de cadavre, majoritatea carbonizate complet, mutilate și în

parte dezmembrate, care au fost adunate atât din raza oraşului Ploieşti cât şi din împrejurimi. Dintre acestea au fost identificate numai patru cadavre, cele ale lui Frederick H. Palmer (de pe bombardierul *Wing Dinger*), Philip E. Nelson (*Lil Joe*), John B. Stallings (*Old Baldy*) şi Marion J. Szaras (*Jesey Bounce*). în Cimitirul Eroilor din Câmpina au fost înhumate 17 cadavre, dintre care nouă au fost identificate ca fiind ale lui: Robert W. Horton (*Sand-Wd- ch*), Robert P. Kauffman (*Sand-Wilch*), Frank A. Herlevic (*Sand-Wilch*), James W. Lamberl (*Sand-Wilch*), Elwood H. Emerson (*Sand-Wilch*), Sidney A. Pear (*Ole Kickapoo*), John A. McLaughlin (*Ole Kickapoo*) şi Malcolm C. Dalton (*Ole Kickapoo*). în cimitirul din Nedelea a fost îngropat trupul lui Frank Kess (de pe avionul *Chalanoooga Choo Choo*), iar în cimitirul comunei Chişorani, încă două cadavre care nu au fost identificate. în total, în cimitirele de pe raza judeţului Prahova a fost înhumate de 192 cadavre aparţinând aviatorilor americani morţi pe teritoriul României la 1 august 1943¹.

Aviatorii americani prinşi în viaţă au fost predaţi Diviziei 18 Munte, iar de aici, Marelui Stat Major, prin căpitanul (r) Gheorghe Constantinescu, delegatul Biroului

¹ A.N.I.C, Ionel I.G.J.-T., dosar 1/1943.

Statistic militar ele la M.St.M. La fel s-a întâmplat și cu obiectele găsite asupra aviatorilor americani pe teritoriul rural, care au fost predate de jandarmi Diviziei 18 Munte, cu forme legale, iar apoi, kt M.St.M. cu proces-verbal, prin același delegat^{CXXV}.

BOMBARDAMENTUL DE LA 1 AUGUST 1943 OGLINDIT ÎN COMUNICATELE RADIO ȘI ÎN PRESA VREMII

Buletinele de știri din seara zilei de 1 august 1943 ale principalelor agenții de presă internaționale și posturile de radio ale beligeranților, dar și ale unor țări neutre au difuzat în eter mai multe informații despre raidul aviației SUA executat asupra câmpurilor petrolifere românești. Astfel, postul de radio „Vocea Americii”, emisiunea în limba franceză, din seara zilei de 1 august 1943, anunța: *„hi cursul zilei de azi, avioane americane de tip Liberator au bombardat câmpurile petrolifere de la Ploiești”*-. Și Radio Londra, în emisiunea de la ora 24,00, susținută în limba română, menționa: *„Corespondentul dm Cairo al Agenției Reuters anunță că, azi, avioane americane de lip Liberator au bombardat regiunea petroliferă din pirul orașului Ploiești...”*. "

Primele știri amănunțite privind raidul bombardierelor americane au fost comentate de Radio Londra imediat după miezul nopții, la ora

CXXV *thiilem*.

-Mihai Pelin, ep. *cil.*, p. 81.

Ibidem.

**240 / VA LEU IU AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ**

0,45, în următorii termeni: „Peste 175 bombardiere americane, având baza de plecare în Orientul Apropiat, au bombardat astăzi în plină zi câmpurile petrolifere de la. Ploiești. Codfrey Talbol, corespondentul militar al Agenției

Reuters pe lângă forțele Aliate din Orientul Apropiat, anunță că acest raid a fost cel mai mare atac de la mică înălțime din istoria aviației. Raidul a. fost efectuat în ziua când aviația americană, împlinea 25 de ani de la formarea, ei. Instalațiile celor șase rafinării de petrol care au fost bombardate acoperă o suprafață de peste 19 mile pătrate și se găsesc la o depărtare de 25 de mile nord, de București, capitala României. Conducătorul formației care a executat acest raid a declarat la întoarcere că misiunea a fost îndeplinită cu succes, dat fiind că s-au pricinuit pagube însemnate. Bombardierele au efectuat în. total 2 400 mile de zbor. Se subliniază că atacul a fost dat de la foarte mică înălțime. La pregătirea acestui raid, care s-a. făcut cu cea mai mare grijă, au luat parte, pe lângă specialiști militari, și tehnicieni din industria petroliferă. Riloțn care au participat la raid au făcut în prealabil un intens antrenament, întrebuintând obiective din Sicilia și Italia, asemănătoare cu. cele pe care aveau să le bombardeze în România. Bombardierele au zburat cu o viteză de 200 de mile pe oră, la. o altitudine foa rte joasă. Apărătorii regiunii Ploiești au fost surprinși pur și simplu cu degetul în gură. Se amintește că. Ploieșliul a mai fost atacat înainte, în.

două, rânduri, dar acesta a. fost primul raid efectuat în masă. Se subliniază, de asemenea, că această regiune nu a. fost până, acum atacată în. mod serios, din pricina dificultăților pe care le reprezintă configurația terenului: regiunea este așezată. într-o vale apărută de două șiruri de munți și protejată de un foarte mare număr de mijloace antiaeriene. De aceea, când a fost hotărât acest raid, s-au luat toate măsurile necesare pentru a se asigura succesul dorit.”

A doua zi, Agenția Reuters transmitea, la ora 08,20, de la Cairo, un comunicat special publicat de Cartierului General al Armatei 9 Aeriene a SUA., în care se spunea că „*O putere mică formațiune de avioane Liberator, făcând parte*

¹ *Ibidem, p. 81 -82.*

din Anuala 9 Aeriană americană, a executat un alai de /a mică înălțime, în cursul zilei de duminică, împotriva rafinăriilor de petrol din regiunea Ploiești din România. Au fost aruncate, de la o înălțime mai mică de 150 de metri, mari cantități de bombe asupra unor obiective de o importanță vitală. Nu există încă amănunte complete, dar raporturile inițiale arată că raidul a fost încununat de succes. „

Radio Londra, în emisiunea de la ora 13,00, transmitea un nou comunicat din Orientul Mijlociu: „*O puternică formațiune de avioane Liberator, aparținând Armatei 9 Aeriene americane, a efectuat ieri un atac în masă, asupra orașului Ploiești. De la o înălțime de 100-150 de picioare, ele*

au bombardat rafinăriile și rezervoarele de petrol, dându-le lovituri directe și provocând explozii și incendii. Avioanele noastre au întâmpinat o rezistență înverșunată din partea aviației, de luptă (inamice), atât deasupra zonei bombardate, cât și la întoarcere. Apărarea antiaeriană a fost serioasă. Au fost doborâte cel puțin 31 de avioane de luptă inamice, 20 de avioane Liberator au fost doborâte deasupra zonei de luptă, iar altele nu. s-au. mai întors încă la bază... Avioanele au zburat 2 500 de mile de la bază și înapoi și expediția a fost pregătită de mai multe luni, 2 000 de aviatori fiind instruiți în mod special. Au luat parte la expediție 175 de avioane. Ploiești este obiectivul cel mai important din Europa ocupată, Germania extrage de aici o treime din petrolul întrebuințai de ea. Orașul a mai fost bombardat de trei ori: de două ori de către ruși și acum un an de avioane Liberator din. Palestina.”^{CXXVI}

Postul de Radio Berlin a dat primul comunicat în ziua de 2 august 1943, la ora 15,00. Comentariul lacul a fost relativ aproape de adevăr. Iată conținutul său: „La 1 august, o escadră, de bombardiere americane cu mai multe motoare a încercat să efectueze un atac asupra, unei regiuni petrolifere românești.

Aviația germano-română a dat lupte grele și a împrăștiat formațiunea. inamică. în așa fel. încât numai 60-70 de avioane au reușit să efectueze un atac parțial. Au fost doborâte 36 de bombardiere cu patru motoare. Mai multe altele au fost atât de

grav avariate, încât pol fi considerate ca. pierdute în decursul lungului drum de întoarcere peste mare. Avariile produse în regiunea vizată tiu sunt importante”.

La ora 18,45, postul radiotelegrafia american WBC transmitea clin Cairo următoarele: „Aviatorii americani care au primit în deșertul Libiei o instrucție specială pentru bombardarea orașului Ploiești au întâmpinai greutăți care nu pol fi comparate cu raidul însuși. Bombele aruncate de la mică altitudine, lovindu-se de nisipul deșertului, ricoșau și ar fi lovit avioanele, dacă acestea, nu ar fi avut o cuirasă, specială. Pentru acest raid au fost instruiți 2 000 de aviatori. S-a anunțat oficial că avioanele Liberator zburau. în deșert la altitudini periculoase, în ultimele săptămâni, pentru, a. se obișnui echipajele cu primejdiile atacurilor de la mică înălțime. Detaliile tehnice ale raidului au fost studiate cu cea mai mare grijă, așa că echipajele erau pregătite când au făcut incursiunea. Din cele 200 de avioane care au atacat câmpurile petrolifere de la. Ploiești, 20 au fost doborâte deasupra obiectivului. Un număr neprecizat de avioane nu s-a. întors la baze, (iu toate că s-au pierdut cel puțin 10 la sută din avioane, raidul poale fi considerat ca un succes, deoarece s-au obținut multe lovituri directe.”²

Puțin mai târziu, în Buletinul de știri de la ora 20,00, Radio Berlin anunța din nou: „Încercarea nord-americanilor de a. ataca regiunea petroliferă, din România s-a soldat cu pierderea a 36 de avioane cu patru motoare. Apărarea, antiaeriană,

germano-română a. intervenit în mod eficace. Românii au interve-

¹ *Hmlem, p. 83. - Itmiem.*

nit în mod hotărâtor la împrăștierea formațiunilor inamice și s-au luptat exemplar. Avioanele nord-americeane au încercat să atace obiectivele de la mică înălțime, intrând în felul acesta în focul cuiburilor de mitralieră ale apărării, numeroase avioane inamice fiind doborâte. Pierderile inamicului se vor mări, desigur, deoarece multe avioane atacatoare au fost atât de grav avariate, încât nu vor putea parcurge drumul lung până la bazele lor.”^{CXXVII}

Tot la ora 20,00, Agenția Reuters, prin corespondentul special la Cairo, transmitea: „Din surse autorizate, aflăm că «Astra Română», cea mai mare rafinărie din Europa, a fost grav avariata în cursul raidului de ieri de la Ploiești. Conducta Giurgiu a fost lovită de mai multe ori. Rafinăria «Creditul Minier», cea mai nouă din Ploiești, a fost complet acoperită cu bombe. Instalațiile principale ale rafinăriei «Steaua Română» au primit lovituri directe. Au mai fost lovite Rafinăriile «Columbia» și «Aquila». Aceasta din urmă este una din cele patru mari rafinării ale țării.” Aceeși agenție transmitea, la ora 23,45, din New York, că „National Broadcasling Company a anunțat că Ploieștiul și câmpurile petrolifere ce-l înconjoară au constituit ținta. unui raid surpriză, executat cu

200 de bombardiere americane de tip Liberator... Generalul Brereton, a declarat că socotește că pagubele pricinuite de acest raid, condus de generalul de brigadă Ent, șeful Serviciului de bombardament, au fost serioase. Generalul de brigadă Victor Stirach a declarat că au fost aruncate asupra terenurilor petrolifere un mare număr de bombe cu explozie întârziată. Piloții americani au declarat că, pe când se întorceau spre acasă, au putut auzi exploziile acestor bombe”.²

Pe 3 august 1943, postul de radio New York transmitea la ora 14,30, în limba franceză, următoarele: „200 de avioane Liberator din armata aeriană americană au atacat regiunea petroliferă de la Ploiești, din România. 300 de tone de bombe au fost aruncate într-un singur minut, Bombardamentul a provocat ravagii în industria petroliferă. Or, în momentul în care comandamentul german a pierdut petrolul din Caucaz și Groznîi, cel românesc a rămas pe planul întâi în aprovizionarea, avioanelor germane de pe frontul de est. „'

Toi în aceeași zi, Radio Budapesta, în Buletinul de știri de la ora 16,45, transmitea următorul comunicat: „Duminică, între orele 12,10-16,30, în întreaga Iugoslavie și Bulgaria a fost dată alarma, aeriană. Nu mult după darea alarmei, au apărut peste 100 avioane de tip Liberator, care veneau probabil din Malta. În parcursul lor peste Bulgaria, avioanele dușmane nu au atins Sofia. Toate aparatele au trecut în direcția României, unde au

*atacat regiunea de la Ploiești. La întoarcere, numărul avioanelor era mai mic și zburau în grupuri răzlețe. În regiunea Târnovo, șapte din ele au fost doborâte, iar aviatorii care au sărit cu parașuta au fost prinși.*²

Și postul de radio Ankara a comentat efectele atacului, considerând că „*prin bombardarea sondelor din România, Germania este atinsă în cel. mai nevralgic punct...*”. Analizând declarațiile celor două părți, postul turcesc considera că, în timp ce Aliații susțineau că efectele obținute sunt deosebit de importante, presa română și cea germană afirmau că bombardarea regiunii petrolifere de pe Valea Prahovei i-a costat scump de Aliați, în timp ce pagubele suferite au fost modeste¹.

Comunicatele de presă și informațiile transmise de diferitele agenții și posturi de radio de pe întreg mapamondul au continuat și în zilele următoare. Informațiile des-

¹ *Ibidem*, p. 84-85.

² *Ibidem*, p. 85.

³ A.M.R., fond 5471, dosar 1235. f. 75.

pre atacul de la 1 august 1943 erau uneori contradictorii și inexacte, fiecare parte încercând să minimizeze pierderile proprii și să amplifice pagubele provocate inamicului, lată ce scria, la 4 august 1943, Karl Zeppelin, redactorul pentru aviație al Agenției Transocean: „*Bombardarea terenurilor petrolifere din România a fost privită de multă vreme de englezi, ea un lucru foarte important. Cu excepția atacurilor sovietice din*

1941, atacul efectuat la 1 august de bombardierele americane a fost primul serios. El nu poate fi pus însă în niciun caz în legătură cu debarcarea aliată în Sicilia, căci, după, toate probabilitățile, a pornit de la bazele din Siria. Un atac pornit din Sicilia ar fi fost mult mai anevoios, deși ruta era mai scurtă. Au fost pierdute mai mult de jumătate din avioanele atacatoare, ceea ce înseamnă un eșec categoric. Orice alt atac asupra, acestei regiuni va avea. însă și mai puțin succes, căci paza va fi făcută cu și mai multă grifă. Este problematic dacă, în general, atacurile aeriene ar avea vreun succes în actuala, situație din Mediterana. Ruta aeriană de parcurs este, în medie, de 3 000 km pe această distanță. Chiar și avioanele moderne cu patru motoare pot transporta numai încărcături limitate de bombe. Comandamentul Armatei 9 Aeriene americane a. făcut toate pregătirile posibile pentru a avea succes, dar rezultatele nu au fost pe măsura pregătirilor. Cercurile experților germani socotesc atacul mai degrabă o acțiune de propagandă, cu scopuri politice. Din. acest punct de vedere, este semnificativ faptul că. atacul a eșuat, deși beneficiase de avantajul surprizei". De cealaltă parte, postul de radio de la Londra transmitea în aceeași zi, la ora 18,00, următoarele: „Mareșalul aerului Sir Arllmr Tedder, comandantul-șef al Eorțelor Aeriene din Mediterana, l-a felicitat pe generalul Lemis H. Brereton, comandantul Eorțelor Aeriene americane din Orientul Mijlociu, pentru atacul asupra centrului petrolier Ploiești: «Țin să vă exprim

¹ Mihai Pelin, *op. cil.*, p. 85-86.

mirație pentru modul strălucit în care aviatorii Armatei 9 Aeriene americane au îndeplinit greaua misiune de a. lovi unul din cele mai importante centre pentru războiul dus de inamic. Sunt profund impresionat de modul în care s-au pregătit planurile și în care s-a. făcut antrenamentul. Curajul și hotărârea cu care a fost efectuat atacul sunt mai presus de orice laude... A fost o misiune importantă îndeplinită în mod strălucit»„'.

La noi, primul comunicat oficial din partea Serviciului de Presă și Propagandă a fost emis abia în ziua de 3 august 1943. Iată ce scria în presa românească: „La 1 august, între orele 13,00 și 16,00, o formație de aproximativ 125 avioane americane, de tip «fortărețele zburătoare» a atacat zona petroliferă. Datorită, reacției apărării române și germane, numai o parte din formație a ajuns deasupra obiectivului. S-au înregistrat pagube materiale care se vor comunica ulterior. Sunt 147 de răniți și 116 morii, din care 63 de morii și 60 de răniți, dintre deținuții Penitenciarului Ploiești, pe acoperișul căruia a căzut un avion american incendiat. Au fost doborâte 36 de avioane identificate până. în prezent. Au fost capturați până acum 66 aviatori americani...”.²

Sub titlul *Zona petroliferă a fost atacată duminică de avioanele americane*. Au fost doborâte 36 de avioane, ziarul „Universul” din 4 august 1943 publica Comunicatul Președinției Consiliului de Miniștri, în care se menționa: „Imediat după

bombardarea regiunii petrolifere, domnul Mareșal Antonescu, împreună cu primul ministru a vizitat zona atacată. Pe 2 august a. inspectat din nou zona bombardată. Opt avioane americane au aterizat pe teritoriul turcesc. Trei dintre ele au aterizat în insula Ciorlu (Qorlu - n.n.), patru la Izmir, al optulea a aterizat lângă localitatea Felhiye, din apropiere de Izmir, membrii echipajului fund răniți, iar aparatul grav avariat. Atacul bombardierelor

¹ *tindem*, p. 86-87.
'-' „Poporul”, an 11, nr. 470, 3 august 1943.

**250 / VALERO.! AVRAM,
ALEXANDRI! ARMĂ**

americane contra regiunii petrolifere românești s-a terminal prin nimicirea a 36 de avioane de bombardament cu patru motoare, care, grație colaborării dintre apărarea aeriană germană și română, au fost doborâte. Avioanele de vânătoare românești au intrat, de asemenea, la darea, alarmei contra formațiilor inamice și le-au risipit. Nord-americanii au încercat prin atacuri de la mică înălțime să atingă, obiectivul lor; dar au fost prinși de focul apărării antiaeriene româno-germane. „'

în editorialul *Ne apărăm* din 5 august 1943, „Universul” îndemna populația la calm și încredere în aeronautica română: „Din depărtare, de peste mări, un stol de aproximativ 125 de avioane americane de lipul fortărețelor zburătoare cu patru motoare a pornit să atace, duminică, regiunea noastră petroliferă. și, în afară de pagubele materiale care vor fi comunicate ulterior de oficialitate, 147 de răniți și 116 morți sunt de plâns în urma acestui raid, (Comunicatul autorităților noastre dat luni publicității arată că, datorită reacțiunii apărării române și germane, numai o parte a stolului de avioane a afins deasupra obiectivelor și din acestea, au fost doborâte 36 avioane identificate pe loc. Până marți au fost identificate 52, scrie Comunicatul german, iar 15 au aterizat forțai în diferite țări, dintre care 8 pe teritoriul Turciei. Din numărul loial al marșilor și răngilor, victime ale bombelor inamicilor, 60 de răniți și 63 de morii s-au înregistrat la Penitenciarul Ploiești, pe acoperișul căruia a căzut un avion american incendiat”.-

Tol din același articol aflăm că Regele și Regina-Mamă Elena au vizitat regiunea Ploiești-Câmpina, unde s-au interesat la fața locului de efectele incursiunii aeriene inamice, au mers în spitalele unde au fost internați răniții și s-au întreținut cu flecare în parte, după care au inspectat unită-

¹ „Universul”, an 60, nr. 210, miercuri 4 august 1943.

-*Ibitem*, nr. 211, joi 5 august 1943.

țile însărcinate cu apărarea antiaeriană, primind toate lămuririle cu privire la acțiunea acestora în timpul atacului. *„Și de dala aceasta, prezenta, și interesul manifestat de Majestatele Lor au adus o alinare celor greu încercați și o îmbărbătare a tuturor celor cari își dau seama de necesitatea apărării naționale”*, se menționa în continuare în articol. De asemenea, și mareșalul Ion Antonescu, însoțit de viceprim-ministru și de ceilalți membri ai guvernului, a inspectat regiunea, vizitând și spitalele unde sunt adăpostiți răniții. *„Apărarea antiaeriană, acțiunea aviatorilor germani și români, opera de ajutorare și de îngrijire a victimelor au fost făcute cu un calm, cu o disciplină și o hotărâre mai presus de orice laudă. Nu știm dacă printre cei 66 de aviatori americani capturați până luni vor fi dintre cei care au cunoscut în timp de pace bogata regiune petroliferă, pe care au atacat-o duminică. Nu știm dacă ei cunoșteau poporul român, care nu dorește nimic decât ce nu este al lui, dar care știe să-și apere cu dârzenie tot*

ceea ce formează patrimoniul său național".^{CXXVIII}

Intr-un alt articol din același număr al ziarului „Universul”, intitulat *Rezultatele atacului aviației americane împotriva. zonei petrolifere române comentate la Berlin*, se menționa: „întreaga presă germană se ocupă azi de atacul eşuat al aviației americane împotriva oraşului Ploieşti. Ziarele constată că americanii au înregistrat succese mici şi au suferit pierderi grele. La Berlin se subliniază mai ales atitudinea, curajoasă a aviației române de vânătoare. Armele române sunt elogiute la Berlin şi se constată că Armata română s-a opus bărbăteşte şi acestei încercări a. adversarilor de a. obține un succes împotriva României. În concluzie, se poate spune în legătură cu succesul apărării româno-germane că. intențiile militare şi politice ale adversarului de a produce impresie asupra României s-au prăbuşit. Violarea spaţiului aerian, turc de către avioanele americane care se înapoiau din. România este considerată la Berlin drept o încălcare gravă a, neutralității turceşti...”.^{CXXIX}

Citând presa germană, în acelaşi articol se specifica că: „Atacul dat la 1 august de către americani împotriva regiunii petrolifere Ploieşti a fost scump plătit de aceştia prin pierderea a cel puțin 67 de avioane de bombardament cu patru motoare. Au fost doborâte 52 de avioane «Liberator», în cea mai mare parte pe când, traversau teritoriul grec şi român, de către avioanele de minatoare germane şi române, şi în

însăși regiunea, petroliferă, de către artileria antiaeriană, în timp ce opt avioane inamice, mai mult sau mai puțin avariate, au fost nevoite să alerteze pe teritoriul turc. Rum formația de bombardiere nord-americane se compune din. 125 avioane, ea. a pierdut mai mult de jumătate din avioanele și echipajele ei. Ținând, seama de slabele pagube pricinuite în regiunea Ploiești-Câmpina, această acțiune constituie o înfrângere răsunătoare pentru nord-american, cu atât mai mult cu cât se poate admite cu drept cuvânt că, dală fiind lungimea. drumului de înapoiere, și alte avioane au fost pierdute cu eclupagiile lor.” în plus, după informațiile germane, aviația americană ar fi pierdut cel puțin 72 de avioane, „fără a menționa faptul că Marele Cartier nord-american. nu știa de aterizarea a. 15 avioane pe teritoriul turc. După toate probabilitățile militare, tocmai aceste aterizări forțate erau exact cunoscute de comandamentul nord-american, întrucât eclupagiile avioanelor silite să aterizeze obișnuiesc să. comunice acest lucru prin radio. Cu alte cuvinte, cifrele adevărate ale pierderilor trec probabil de 80 de avioane, ceea, ce corespunde distrugerii a peste două treimi din avioanele angajate în acest raid. „

Presa germană a elogiât și curajul aviatorilor români, același „Universul” din 5 august 1943 citând din ziarul german „Berlinei Boersenzeitung” următoarele: „hicerca-
rea de atac efectuată de bombardierele nord-americane împotriva regiunii petrolifere românești

s-a încheiat cu distrugerea a 36 de bombardiere cu patru motoare, doborâte de forțele aeriene româno-germane. În aceste lupte s-au distins aviatorii români. Vânătorii români au pornit alături de cei germani împotriva, formațiilor inamice și au contribuit în mod hotărâtor la. împrăștierea. aparatelor inamice, împiedicându-le să execute un atac concentrat".'

Marti, 3 august, s-a desfășurat la Ploiești ceremonia înhumării victimelor ucise de bombardament. A doua zi, la 4 august, a avut loc înmormântarea ostașilor români și germani care au căzut în timpul luptelor cu avioanele americane. „La această tristă ceremonie - menționa comunicatul Serviciului de Presă și Propagandă din 5 august 1943 - domnul Mareșal Ion Antonescu, Conducătorul Stalului, a fost reprezentat prin domnul locotenent-colonel Eugen Nicolescu, aghiotantul domnului Mareșal. An mai fost de față, domnia Manfred von Killinger, ministru plenipotențiar și trimis extraordinar al Germaniei la București, generalul de escadră Gheorghe Jicnescu, ministru subsecretar de Stat al Aerului, toți ofițerii superiori și inferiori din garnizoană. Înainte de începerea serviciului divin, sicriile au fost așezate în mijlocul cimitirului, înveșmântate în drapele român și german și încadrate în numeroase coroane și jerbe de flori, depuse din partea MS Regelui, domnului Mareșal Antonescu, domnului prof. Mihai Antonescu, vicepreședintele Consiliului de Miniștri, a autorităților civile și militare și a. numeroase personalități.” Tot în

aceeași zi au fost înmormântați în Cimitirul Eroilor din Ploiești și aviatorii americani care au fost doborâți în timpul bombardamentului. Comunicatele au fost reluate și publicate de ziarele din București^{CXXX}.

TRATAMENTUL PRIZONIERILOR AMERICANI

Imediat după terminarea atacului, autoritățile române au încercat adunarea tuturor aviatorilor americani salvați din avioanele doborâte. În total au fost capturați 110 prizonieri, dintre care 64 au fost prinși de români și 46 de germani (cel puțin zece dintre aceștia au fost luați de către comandamentul german de la Legiunea de Jandarmi Prahova).^{CXXXI}

Până în seara zilei de 1 august 1943, majoritatea aviatorilor americani salvați pe teritoriul României au fost capturați. Sergentul Harry Opp își amintește: „În [muia noapte eram total debusolali. Fiecare dintre noi se gândea acasă, la cei dragi și nu știam ce o să se întâmple cu noi”.² Mulți dintre răniți, aflați în stare gravă, au fost transportați la Ploiești și la București. Vizitând personal regiunile afectate de bombardament, mareșalul Ion Antonescu avea să

CXXX Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 89.

CXXXI *thidem*, p. 187.

Michael Ilill, *o/z cil.*, p. 173.

Mihai Pelin, *u/z cil.*, p. 156.

'AMR. fond Microfilme, rola l'Il 3.1211, cc. 161-162.

-Mihai Pelin, *e/z cit.*, p. 135.

constate că *„atitudinea, și limita, răniților și a celorlalți aviatori prinși este ostășească”*. Astfel dispozițiile șefului statului au fost clare: *„Răniții americani să fie îngrijiți ca cei români”*. Se pare că aceste ordine au fost respectate, întrucât, la 2 august 1943, când regele Mihai a vizitat spitalele cu răniți, prizonierii americani erau îngrijiți în paturi vecine cu cele ale victimelor raidului lor³. Începând cu 8 august 1943, cei mai muți dintre răniți au fost transferați la Spitalul nr. 415 din Sinaia, unde clima răcoroasă din zona de munte, dar și îngrijirile acordate, au contribuit la însănătoșirea lor grabnică. Astfel, pentru John Palm, Raymond Warner, James Waltmann, William Treichler, Henry Lasco, Richard Britt, dar și mulți alții, tratamentul acordat în spitalele românești a însemnat o nomă șansă la viață, aceștia putând să se întoarcă sănătoși acasă, în septembrie 1944.

Colonelul Wilke, șeful de stat-major al (Comandamentului aerian »erman din România, a comunicat autorităților române intenția de a păstra toți prizonierii americani capturați de către ei, aceștia urmând a fi trimiși imediat în Germania pentru a fi interogați. făceau excepție doar cei netransportabili, care urmau a fi interogați în țara noastră printr-un delegat al O KW. Generalul Ramiro Enescu, șeful Stalului Major al Aerului, a cerut să nu se ia nicio dispoziție în acest sens fără aprobarea mareșalului Ion Antonescu, care hotărâse că *„toți prizonierii capturați pe teritoriul român aparțin armatei române”*. în cele din urmă,

toți au fost predați armatei române.

Reacțiile Berlinului nu au întârziat să apară. Astfel, în după-amiaza zilei de 1 august 1943, atașatul militar al Germaniei la București, generalul Karl Spalke, a cerut autorităților române informații în legătură cu atacul executat de aviația americană. Refuzul autorităților române de a preda prizonierii americani Misiunii Militare Germane din România a determinat sosirea la București a locotenentului dr. Gleber și a *Sowlerfulirer-ului* dr. Buritsch, doi specialiști de la Oberursel, cel mai organizat *Durchgangslager* (lagăr de tranzit), unde se centralizau toate informațiile de triere, interogare și dirijare a aviatorilor aliați capturați. Printre cei audiați de aceștia se vor număra aviatorii William Ya- eger, Melvin E. Neef, Cari H. Larson, Arthur C. Kensit, Alberi A. Bailey, Fred D. Randall și Earl C. Westcoll².

Primele interogatorii luate de către autoritățile militare române prizonierilor americani au avut loc în zilele de 2 și 3 august 1943. Au semnal declaratii un număr de 20 de aviatori, dintre care 11 erau ofițeri și nouă aveau grade inferioare. Printre ei se alia și maiorul William Henry Yaeger, care a fost dus sub escortă la Marele Stal Major, pe strada Știrbei Vodă nr. 79. Ceilalți prizonieri au fost interogați la Școala de Ofițeri Activi de Infanterie de pe strada Izvor și la Spitalul Militar „Regina Elisabeta”^{CXXXII}.

Declarațiile date de prizonierii americani

CXXXII *Ibidcni*, p. 1 34-135.

¹AMR., Ionel Microfilme, rola P.11 3.212, c. 703-705.

autorităților române au fost superficiale, cei interogați invocând Convenția de la Geneva, precum și teama că informațiile date de ei puteau fi exploatare de germani. Și-au exprimat totuși mulțumirea față de tratamentul acordat de români până în acel moment și rugau insistent să nu fie predați autorităților germane.

La 6 august 1943, Stalului Major al Aerului a numit o comisie specială pentru interogarea prizonierilor americani și exploatarea informativă a documentelor și materialelor capturate. Comisia era formată din: comandorul av. Mihail Ștefănescu, șeful de stat-major al Comandamentului Forțelor Aeriene de Luptă (CFAL); comandorul av. Traian Pâclea, comandantul aviației de vânătoare din CFAL; locotenent-comandorul av. Rudolf Malinovschi din Direcția Superioară Aeronautică; căpitanul av. Constantin Coravu, șeful Biroului 2 Informații din CFAL; căpitanul av. Tilus Ceașii, din Statul Major al Aerului, Secția a 11-a; căpitanul Dobrian din Comandamentul Apărării Antiaeriene; inginerii Alexandru Slatilescu, Ioan Iacovache, Emil Grama și căpitanul Emil Râpeanu, toți patru din Direcția Tehnică. Fiind în concediu, comandorul av. Traian Pâclea și inginerul Alexandru Slatilescu au fost înlocuiți de căpitanul av. Ștefan Pintilescu de la Flotila 1 Bombardament și de Ștefan Andrei, de la Direcția Tehnică. Celor doi li s-au alăturat, ca traducători de limbă engleză, locotenentul Biliard de la Apărarea Pasivă și căpitanul Victor Crislea din Marele Stat Major. Fiecare ofițer și specialist civil trebuia să-și

întocmească un chestionar personal în funcție de profilul serviciului său. Conform ordinelor și instrucțiunilor date de Statul Major al Aerului, interogatoriul trebuia să aibă *„im caracter de discuții și colocviuri, fără a se da. un aspect polițienesc întrebărilor puse”*, recomandându-se totodată *„să nu se execute nicio presiune asupra prizonierilor”*. Înainte de începerea interogatoriilor, membrii comisiei urmau să se documenteze în prealabil, ținându-se seama de informațiile ce le aveau până în acel moment despre aviația americană, precum și din datele ce se puteau extrage din materialul capturat¹.

Audierea prizonierilor a început în ziua de 11 august și a durat până la 23 august 1943. Au fost interogați în total 107 aviatori americani (37 de ofițeri și 70 de subofițeri), dintre care 41 (17 ofițeri și 24 de subofițeri) în București, la Seminarul Central, iar restul de 66 (20 de ofițeri și 46 subofițeri) la spitalul din Sinaia. Trei prizonieri, grav răniți, care erau internați în spitalul de la Ploiești, n-au putut fi interogați.

Marele Stat Major a aprobat ca, în paralel, prizonierii americani să fie interogați și de doi ofițeri germani. Metoda folosită de aceștia era diferită de cea a românilor. Astfel, în locul discuțiilor generale și colocviilor, anchetatorii germani au preferat declarațiile scrise. Cu toate acestea, darea de seamă a comisiei menționa că ofițerii români și

germani au colaborat într-o atmosferă de bună înțelegere, iar rezultatele la care s-a ajuns cu

interogatoriile au fost destul de bune^{CXXXIII}.

Anchetatorii români considerau că „*din punct de vedere al. ținutei militare, caracter și aspect fizic, prizonierii americani fac o impresie din cele mai bune*”. Ca profil fizic, aceștia aveau vârste cuprinse între 18 și 36 de ani, fiind „*prezentabili la înfățișare și vioi; viguroși și sportivi*”. Ofițerii americani, în marea lor majoritate, aveau studii superioare, posedau „*o cultură generală corespunzătoare*”, în timp ce subofițerii, care erau mai tineri, aveau o „*cultură mediocră, la fel ca și instrucția profesională*”. Din punct de vedere moral, anchetatorii au recunoscut faptul că „*disciplina, caracterul și simțul datoriei acestor prizonieri sunt foarte dezvoltate*”. Inslruiți pentru păstrarea secretului militar, majoritatea prizonierilor au evitat să dea amănunte despre misiunea lor, invocând convențiile internaționale care le permiteau să-și declare numai numele, vârsta și numărul matricol. Comisia a obținut majoritatea datelor cu caracter militar din documentele capturate. Cu toate acestea, metoda discuțiilor generale și a colocviilor folosită de anchetatorii români a dat rezultate bune, aceștia recunoscând că „*unu dintre ei (prizonieri - n.n.) au făcut o seamă, de afirmații destul de importante*”-. Au refuzat să dea orice declarație căpitanul VWallace Taylor și sergenții Robertson, Chastain și Reed.

Ofițerii germani care i-au interogat în paralel pe aviatorii americani erau de părere că, „*ținându-se seama, de cei capturați anterior, prizonierii americani care au fost capturați în România la 1 august 1943 au fost aleși special pentru această misiune.*” Poate din acest motiv autoritățile germane au considerat că o parte din ei trebuiau transportați în Germania, unde sperau să obțină informații suplimentare.

Publicistul Mihai Pelin îl citează pe autorul american Artbur Gould Lee, care afirma că o parte din prizonierii americani capturați la 1 august 1943 au fost puși la dispoziția Luftwaffe spre a fi interogați în Germania și nu au fost readuși în țară decât la intervenția energică a regelui Mihai, câteva săptămâni mai târziu^{CXXXIV}. În sprijinul acestei afirmații, menționăm o rezoluție prin care Subsecretariatul de Stat al Aerului, cu aprobarea mareșalului Ion Antonescu, urma să pună provizoriu la dispoziția organelor specializate din Germania zece prizonieri, pentru a fi interogați. Partea americană a luat la cunoștință cu îngrijorare, la 12 septembrie 1943, printr-o telegramă trimisă la Washington de ambasada sa de la Berna, faptul că șase prizonieri capturați în

CXXXIV Arthur Gould Lee, *Crown agamsl Sickle. The Story of King Michael of Roinnania*, Hutchinson, London, 1950 apitd Mihai Pelin, op. cit., p. 188.

' Ernest L. Latham Jr., *All Thankful: Reforts by Neutral Observers of American Prisoners of War Hehl în Romania, 1943-1944*, în „Romanian Civilization. A journal of Romanian and East Central European Stud- ies”, voi. V, nr. 1, Spring 1996, p. 13.

România au fost trimiși în Germania pentru interogatorii. O lună mai târziu, aceștia au fost returnați autorităților române, fapt confirmat de Legația elvețiană din țara noastră''.

Autoritățile române au făcut tot posibilul ca tratamentul acordat prizonierii americani să fie în concordanță cu legile și convențiile internaționale. Astfel, printr-un ordin emis la 6 august 1943 de Cabinetului Militar al Conducătorului Statului, s-a dispus ca toți prizonierii răniți să fie grupați într-un singur spital, cei valizi într-un lagăr, iar

„tratamentul va fi omenos, conf orm legilor internaționale și fără nicio exagerare”.^{CXXXV}

România se angajase încă de la începutul anului 1943 să respecte cererea guvernului Statelor Unite privind aplicarea Convenției de la Geneva din anul 1929 cu privire la tratamentul prizonierilor de război, cerând, la rândul ei, ca același tratament să se aplice și prizonierilor români care eventual ar fi fost capturați de armata americană’.

La 16 august 1943, prizonierii americani valizi au fost repartizați Lagărului nr. 2 Feldioara de la Brașov, care trebuia să administreze drepturile acestora conform prevederilor Convenției de la Geneva. S-a hotărât astfel ca toți ofițerii prizonieri americani să primească drepturi de soldă, fără accesorii, egale gradului respectiv din armata română. Restul de bani ce rămâneau după ce se reținea costul popotei puteau fi folosiți de fiecare prizonier pentru orice fel de cumpărături, inclusiv alimente, dacă acestea nu erau raționalizate. Subofițerii prizonieri se conformau art. 11 din Convenție, care nu prevedea soldă, ci numai o alocație de hrană egală cu cea a soldaților români, precum și celelalte drepturi de întreținere igienică și tutun. Pentru paza și îngrijirea prizonierilor, lagărul avea nevoie de un ofițer și un grad inferior

CXXXV A.M.R., fond 5435, dosar 589, f 18.

‘*Ibidem*, fond Microfilme, Rola 1*. II 1.695, c. 780-781. ‘*Ibidem*, fond 5435, dosar 589, f. 113-114.

‘*Ibidem*, Fond Mici olilme, Rola 1’. II 3.212,c. 714.

‘*Ibitlem*, c. 7 1 5.

James Dugan. Cai roii Stewart, <)/>. cit., p. 237.

t.r. cunoscători de limba engleză¹.

Până la mijlocul lunii august 1943, prizonierii americani erau repartizați astfel: cei răniți se aflau la Spitalul nr. 415 din Sinaia (fostul „Hotel des Bains”), iar cei valizi, la Seminarul central din București.

Internați în spitalul din Sinaia, aviatorii americani răniți au beneficiat de același tratament ca și bolnavii români.

Ei puteau primi, prin direcția spitalului, daruri, alimente și țigări, însă numai în măsura în care aceste „atenții” nu creau o situație defavorizantă față de răniții și bolnavii români. Totodată, Marele Stat Major s-a angajat să procure prizonierilor americani broșuri și cărți de citit în limba engleză. Aceștia puteau primi și expedia corespondență familiilor, dar numai prin Crucea Roșie română, care trebuia să pună la îndemâna spitalului cărțile poștale necesare. Vizitarea captivilor era admisă reprezentanților Consiliului de Patronaj și celor ai Crucii Roșii, dar și altor persoane oficiale, numai în virtutea unei autorizații eliberate de către Secția a II-a a Marelui Stat Major¹.

Odată vindecați, prizonierii americani erau transferați în lagăr, iar conducerea spitalului unde fuseseră tratați era obligată să informeze din timp Secția a II-a a Marelui Stat Major, dând amănunte despre vindecarea sau decesul fiecărui prizonier american. Paza prizonierilor era asigurată printr-o gardă permanentă aflată sub comanda unui ofițer, părăsirea spitalului din Sinaia fiind strict interzisă fără aprobarea Marelui Stat Major². O dovadă a faptului că paza nu era atât de strictă este și

tentativa de evadare a prizonierilor Charles Bridges și Donald Wright, care, într-o noapte, au reușit să iasă din spital și să se ascundă în pădure. Au fost repede prinși și trimiși înapoi la spital. Pentru fapta lor, cei doi dezertori nu au fost pedepsiți, ci doar muștrați de conducerea spitalului³.

În ziua de 23 august 1943, un delegat al Crucii Roșii Internaționale, însoțit de Eufrosina Ioan, directoarea Serviciului de prizonieri al Crucii Roșii din România, a vizitat spitalul din Sinaia pe care l-a catalogat ca fiind „*excellent, chiar luxos*”. Acesta a făcut mai multe fotografii și, consulând meniul din acea zi, a notat că „*la prânz, fiecare prizonier primele o sticlă de bere, iar duminică, o jumătate de sticlă de vin*”. Chiar dacă reprezentantul Crucii Roșii Internaționale a remarcat că moralul prizonierilor care se aflau în convalescență era încă scăzut, nu a primit nicio plângere, din contră, aceștia și-au exprimat mulțumirea pentru modul cum au fost tratați^{CXXXVI}.

Două zile mai târziu, Paul Ritler și Franck Bruderer, consilieri ai Legației elvețiene din București, au primit aprobarea să viziteze spitalul din Sinaia, constatând aceleași condiții deosebite, bune, pentru un lagăr de prizonieri. Diplomații elvețieni au notat în raportul lor mediul înconjurător deosebit de atractiv, curățenia și

CXXXVI Ernest L. Latham jr., *op. cit.*, p. 13-14.

- Problema valorilor personale va rămâne mia din principalele revendicări ale prizonierilor americani pe toată perioada captivității lor în România.

"Ernest L. Latham Jr., »p. cit., p. 15.

calitatea tratamentului medical, cantitatea suficientă de fructe, legume și lapte proaspăt, faptul că răniții luaseră în greutate și că, în ansamblu, nu exista nicio plângere serioasă referitoare la condițiile din spital. Totuși, unii prizonieri au semnalat faptul că nu aveau acces la radio, iar lucrurile personale care le-au fost luate în momentul capturării nu le-au mai fost returnate și că nu au primit chitanțe pentru ele². La finalul vizitei, diplomații elvețieni s-au arătat mulțumiți, subliniind că „*impresia este excelentă. Prizonierii americani au beneficiat până, acum de toate condițiile cerute de Convenție*”³. În acel moment, în spitalul din Sinaia erau internați 67 dintre prizonieri americani răniți; alții doi, aflați încă în stare gravă la Ploiești, nu puteau să se alăture camarazilor lor.

În ziua de 15 septembrie 1943, autoritățile române au hotărât ca prizonierii americani valizi să fie mutați la Timișul de Jos, unde Comisia de rechiziții a județului Brașov predase cu două zile înainte Lagărului nr. 2 Feldioara patru clădiri. Lagărul, amenajat în pripă, i-a primit pe noii locatari câteva zile mai târziu, prizonierii fiind transportați cu autobuzele de la București, nu înainte de a face și o scurtă oprire la Sinaia, unde li s-au alăturat alți 20 de prizonieri refăcuți după perioada de convalescență.

La 28 septembrie 1943, consilierii Paul Ritler și Franck Bruderer de la Legația Elveției au vizitat noul lagăr de prizonieri de la Timișul de Jos. Cu acest prilej, maiorul William H. Yaeger, prizonierul

american cu gradul cel mai înalt, a fost invitat să completeze un chestionar privind condițiile de existență din laeăr. Ofițerul american a caracterizat tratamentul primit clin partea autorităților române ca fiind „*bun și omenesc*”. Condițiile de cazare din lagăr erau decente: ofițerii erau cazați câte doi sau patru într-o cameră, iar subofițerii, în două dormitoare mari, cu paturi curate. Și unii, și alții dispuneau de apă caldă curentă. Prizonierii mai aveau la dispoziție o infirmerie cu medic și un loc de recreare, unde citeau cărți, reviste sau puteau juca ping-pong sau domino. Conducerea lagărului urma să le amenajeze și un teren de volei și baschet. Toți prizonierii își primiseră solda pe luna august, urmând ca pe 2 octombrie să o primească și pe cea de pe luna septembrie. Au existat însă și plângeri, principala nemulțumire fiind legată de hrana subofițerilor și de faptul că aceștia erau considerați ca făcând parte din categoria „trupă”, ne- fiind retribuiți la fel ca subofițerii din armata română. În acest sens, maiorul Yaeger i-a rugat pe reprezentanții Legației elvețiene să intervină pentru îmbunătățirea hranei acestora, întrucât problema dura de aproape două luni fără a fi soluționată. Plângerea a fost adusă și la cunoștința comandantului lagărului, care a promis că problema va fi rezolvată. În rest, prizonierii mai solicitau haine de schimb și lenjerie de corp, dar și lucrurile personale, care nu le fuseseră încă relurnate. Chiar dacă avea o infirmerie cu doctor, aceștia cereau și un medic-dentist, „*întrucât unii*

prizonieri suferă de dureri de dinii și trebuie văzuli și tratați de un specialist". Din formularul completat de maiorul Yaeger aflăm și faptul că, până în acel moment, existase deja o tentativă de evadare, protagonist fiind subofițerul de 18 ani Russell D. Huntley.¹

Tot în aceeași zi, lagărul de la Timișul de Jos a fost vizitat și de Wladimir von Steiger, delegatul (aticii Roșii Internaționale de la Geneva, care, însoțit de o delegație a Crucii Roșii române, a venit pentru a se informa despre tratamentul celor cazați acolo. Reprezentanții Crucii Roșii au împărțit diverse bunuri prizonierilor, după cat e au luat masa la popota ofițerilor americani. Vizitatorii au fost mulțumiți de condițiile oferite captivilor, constatând că *„acest lagăr se află în general înlr-o stare bună, nuri ales în ceea ce privește cazarea ofițerilor"*. Cele câteva minusuri de organizare întâlnite se datorau faptului că prizonierii erau instalați acolo de numai șase zile. Wladimir von Steiger a atras atenția asupra a două chestiuni principale care trebuiau rezolvate imediat. Prima se referea la obiectele personale luate în momentul capturării și care trebuiau restituite prizonierilor în conformitate cu articolul 6 al Convenției de la Geneva, ce prevedea clar că *„toate efectele și obiectele de uz personal (exceptând armele, echipamentul militar și documentele militare - n.n.) vor rămâne în posesia prizonierilor de război, precum și căștile de metal și măștile de gaze"*. Pentru

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 269**

-A.N.I.C., fond PC.M., dosar 1 149/1943, 1. 16.

banii ridicați de la aviatorii americani, trebuiau eliberate chitanțe, iar sumele preluate să fie înscrise în contul fiecărui prizonier. A doua problemă era legată de faptul că terenul din jurul lagărului era prea mic, mai ales în cazul subofițerilor, delegatul Crucii Roșii Internaționale dorind extinderea lui. Interesantă era însă și dorința exprimată de prizonierii americani de a învăța limba română. Eufrosina Ioan, directoarea Serviciului de prizonieri al Crucii Roșii, a sugerat în acest sens Marelui Stat Major trimiterea unui profesor vorbitor de engleză^{CXXXVII}.

În ziua de 30 octombrie 1943, Paul Ritter și Franck Bruderer au vizitat din nou lagărul de la Timișul de Jos, constatând că rația subofițerilor americani era încă nesatisfăcătoare, prizonierii având nevoie urgentă de haine și încălțăminte din cauza temperaturilor scăzute. De asemenea, consilierii Legației Elveției acreditați la București au luat la cunoștință de faptul că prizonierii nu aveau permanent apă caldă, că nu beneficiaseră încă de consultațiile unui medic-dentist, iar obiectele personale nu le fuseseră încă restituite^{CXXXVIII}.

De această dată, plângerile au ajuns până la Rene de Weck, trimisul extraordinar și ministru plenipotențiar al Elveției în România, care a trimis o notă vicepreședintelui Consiliului de Miniștri, Mihai Antonescu, prin care se aduceau la cunoștință unele aspecte negative privind situația

CXXXVII A.M.R.. Coiul 5435, dosar 589, I. 33.

CXXXVIII Ei nesi 1.. Latham Jr., <>J>. cil., p. l(i-17.

prizonierilor de război americani de la Timișul de Jos. Răspunsul din partea autorităților române a fost prompt, astfel că, printr-o scrisoare adresată ministrului elvețian, vicepreședintele Consiliului de Miniștri român a asigurat că toate cererile vor fi soluționate imediat și a menționat că era dispus să țină cont și de alte sugestii „*pentru ca regimul prizonierilor să corespundă nu numai stipulațiilor Convenției de la Geneva, ci și voinței noastre de a oferi acestor prizonieri o condiție necesară păstrării onoarei militare...*”^{CXXXIX}

Autoritățile române au avut confirmarea că Aliații erau la curent cu tratamentul prizonierilor americani din România, odată cu capturarea celor doi aviatori din RAR ofițerii Gideon Jakobson și Josef Hanany, care au fost luați prizonieri în ziua de 1 octombrie 1943. Primind misiunea să lanseze manifeste, avionul la bordul căruia se aflau, un B-24 *Liberator*, a fost doborât de artileria AA în timp ce survola teritoriul național între Timișoara și Lipova. Interogat de autoritățile române, sublocotenentul Josef Hanany a declarat textual că „*Aliații sunt bine informați asupra modului cum sunt tratați prizonierii americani căzuți în raidul de la 1 august 1943 și sunt mulțumiți că tratamentul lor este în concordanță, cu convențiile internaționale ale popoarelor civilizate. Aliații găsesc în aceasta că, într-o oarecare măsură, avem independența noastră.*” ~

Prizonierii americani se bucurau de multă

CXXXIX A.N.I.C., fond P.C.M., dosar 1 149/194:5, f 5-6.

- Milia rediu, *op. dl.*, p 191.

' A M R, toiu Microfilme, rola I'. II 1.1882, c. 39-4(1).

-Ernest L. Latham Jr., *ijj>. cit.*, p. 18-19.

atenție din partea românilor, a autorităților și a unor organizații neguvernamentale, de aici și numărul mare de vizitatori care au venit la Timișul de Jos. Astfel, în perioada 16 august-3 noiembrie 1943, lagărul a fost vizitat de reprezentanții Legației elvețiene, ai Crucii Roșii Internaționale și ai Crucii Roșii române. A efectuat o vizită chiar și Nunțiul Apostolic, împreună cu unii membri ai Consiliului de Patronaj, toți interesându-se de situația prizonierilor americani internați acolo.

Colonelul Gheorghe Săulescu, șeful Secției de prizonieri, sublinia într-un raport înaintat M.St.M. faptul că lagărul era vizitat de prea multe persoane „care vin cu di-fente sugestii și îngreunează serviciul lagărului”. Prezenta ca exemplu negativ atitudinea Sandei Matei, de la Consiliul de Patronaj, care, aflată în vizită oficială la Timișul de Jos, „a făcut un raport jignitor la adresa, conducerii lagărului de prizonieri, cerând, între altele, ca domnia sa. să fie consultată de Secția de prizonieri cel puțin în chestiune gospodăririi și organizării, deoarece are o pregătire occidentală, cunoscând metodele anglo- saxone, pentru a se aplica prizonierilor americani un tratament occidental, căroră li se aplică (după părerea petentei - n.n.) unul oriental”. Șeful Secției de prizonieri argumenta gestul reprezentantei Consiliul de Patronaj prin faptul că aceasta ceruse în luna septembrie să predea limba română prizonierilor americani și, cum cererea sa nu a fost aprobată de Ministerul Apărării Naționale, „caută prin alte mijloace să se introducă. în lagărul prizonierilor americani”.

în ziua de 29 noiembrie 1943, Spitalul militar

nr. 415 din Sinaia a losl vizitat de Charles Kolb, delegatul Comitetului Internațional al Crucii Roșii în România. Acesta a fost informat de autoritățile române că unitatea medicală urma să fie închisă peste câteva zile, iar prizonierii refacuți aveau să fie trimiși la Timișul de Jos. Cei care mai necesitau încă îngrijiri medicale erau transferați la Spitalul militar din Brașov. Kolb a constatat că prizonierii refacuți erau bucuroși că se vor alătura camarazilor aflați la Timișul de Jos și că toți erau mulțumiți de tratamentul primit acolo, adresând scrisori de apreciere pentru activitatea plină de dăruire a personalului spitalului din Sinaia².

Delegatul Comitetului Internațional al Crucii Roșii în România s-a deplasat în aceeași zi și în lagărul de la Timișul de Jos, unde a găsit condiții de cazare mult mai bune. Hrana subofițerilor – principalul motiv de nemulțumire

**273 / I ALERIU AVRAM,
ALEXANDRE ARMĂ**

- fusese deja îmbunătățită, iar moralul acestora a crescut odată cu primirea efectelor de îmbrăcăminte și încălțăminte care fuseseră trimise prin Crucea Roșie de la Geneva. Charles Kolb a luat la cunoștință de evadarea a șase prizonieri americani^{CXL} și a doi britanici, care, în cele din urmă, au fost prinși. Prizonierii recuperați au fost pedepsiți fiecare cu patru săptămâni de detenție severă într-un lagăr disciplinar aflat la Slobozia². Celorlalți prizonieri li s-au ridicat aparatele radio, cărțile de joc și mingiile de volei și baschet pentru o perioadă de 15 zile, drept pedeapsă colectivă pentru că au înlesnit tentativa de evadare. Se pare că, la intervenția prințesei Ecaterina Caragea și a Eufro- sinei Ioan, autoritățile române au revenit asupra acestor măsuri. În schimb, prizonierii americani și britanici implicați în tentativa de evadare au rămas sub regim sever timp de 27 zile, întrucât, pentru fapta lor, Convenția de la Geneva prevedea sancțiuni care nu puteau să depășească 30 de zile”.

Crăciunul anului 1943 a fost unul de neuitat pentru prizonierii americani aflați la Timișul de Jos. Unul dintre ei povestește: *„Ne-au fost plătite soldele, alti bani au venit din partea Crucii Roșii și Papa (Nunțul Apostolic - n.n.) ne-a trimis 72 000*

CXL Evadarea a avut loc în scara zilei de 16 noiembrie 1913. fiind vorba de subofițerii americani Russell 1). 1 lunlev - prins la a doua tentativă de evadare-, Harry O. Baughn, Philip A. Rurak. James Briuain, Joseph Brown și un olștei al cărui nume nu figurează în documente.

- Ernest 1.. Lalham Jr., <p. cil., p. 19.

„Mihai Pelin, o/i. cil., p. 182.

de lei. Am cumpărat bere, vin și șampanie. Ni s-a permis să facem tot ce vrem, dar nu să evadăm". Prizonierii au ascultat la radio discursul de Crăciun al președintelui Roosevelt și melodiile cântate de Bing Crosby; au împărțit cadouri – chiar și personalului lagărului –, au organizat o masă festivă și au beneficiat de o orchestră pusă la dispoziție de comandantul lagărului^{CXLI}.

Charles Kolb a revenit la Timișul de Jos pe 5 ianuarie 1944, când a constatat moralul excelent al prizonierilor, precum și relațiile bune existente între ei și personalul românesc. Această atmosferă bună s-a datorat în special sărbătorilor de iarnă. De asemenea, prizonierii erau mulțumiți și de faptul că un medic dentist acorda consultații în lagăr. Au existat din nou plângeri legate de restituirea obiectele personale și de numărul insuficient al WC-urilor, însă maiorului Yaeger reclama în special tratamentul sever aplicat prizonierilor evadați în luna noiembrie, care nu ar fi fost conform cu prevederile Convenției de la Geneva².

Delegatul Comitetului Internațional al Crucii Roșii a ajuns și la Brașov, unde s-a interesat de starea prizonierilor bolnavi. La sugestia medicului-șef al spitalului din localitate, Kolb a consemnat în raportul adresat Diviziei Speciale a Legației Elveției că locotenentul Karl I. Larson și sergentul James Waltman trebuiau să fie transportați la un

CXLI' A.M.R., fond 5435, dosar 729, f. 451-452.

- Mihai Pelin, *oțc cit.*, p. 139-140.

'A.M.R., tonei Microfilme, rola Pil 1.1886, c. 315

„Ibuhm, c. 301.

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 275**

spital din București „pentru a Ji supuși la tratamentul pe rare îl reclamă starea, lor”. De asemenea, alți doi răniți aflați la Timișul de Jos aveau nevoie de proteze. Era vorba de locotenentul Henry Lasco, care își pierduse maxilarul superior și prezenta plăgi mari la buze, și de locotenentul Hubert Womble, care avea piciorul stâng amputat. Cererile au fost transmise de ministrul Elveției la București, Rene de Weck, printr-un *aide-memovre* adresat autorităților române la 11 ianuarie 1944 ”.

E uqnaEoiq pnuupuBiuaa ap Einaaa naipuy
tiopiEAoniA iMiEhiclap naiuad itiEaiaauiE
aopaaiqo apaauia ui lEsiqd -ap E-S izzn.io^
aqKioatp) pianului ‘qttiups ap inpqBaoclBa ii*
aoppuiiuBs uiBatqaap]En(E aa ydnq •nqniESTq
pmiEp -UEiLioa ad luiunuii E-J a.ua ‘nqvq naiiuing
pnuauaioaoj ‘uz.iEo inpipS EiiuaAaaiui ap stins isoj
E imaipuo^

EpunuES aads a.iaq ap
Epns o na ia iŝ niauiiiE UE a.iEa ‘^ au EaauiEa EJ
ap OUEUIO^ pn -uaua)ao|qns 15 qpa^o
pnuaua)oa<>[iBaniupi UE-S q iaai iopa ‘puijang
uaaaj as nu uaup *IIAO| aq ES adnoadn E.ia aara
‘uEtiioa pnEp|os aadsui uuia[ap EiEanq o na
puEauiuE ‘EJisEaaaj apiqau i E ap ppunuBS
iqiBtiios ap piu EUIESS intui UE-U iiaaiuoziad ‘ipitu
lEpj hqjnuiBa EJ aaEoiiaajaa apaapaaaad ppsE
puBappui ‘iṭidoti przaitu udṇp ‘Esuiadu Eumin[na
EaisEaaaj SIE| siqasap UE ‘Epidiatuad uaaiptqa uip
(j[tui EaauiEa tu ṭiiqjB *aat;a ‘aaiqsBatiEq iŝ
uosdtuoq j ‘appuoM naaiyo EJ ap ntaajd E pnai|juop
-IES nioiajEduoa aaiuip aiai’d o iS aaḷ’aB^ .Giiaq
uⁿqn>M piaoiEiti aaitii iŝ arp ‘inpiaE.oiq
pipiuosaad iŝ laaiuoziad aaitii apiĭEpa ipitu iutii is
azapaoauj ES EPAE aaui itiatuiuaAa un aoj IUAE E
sof ap piSiuu j iq * p|-(51 ŝi iEnaqaj gj aads gj
apt’aiduou uj pau.oii ap Elina ptuuuaḍau iŝ
uiununuip Buuaq na apz ap gg iĭE|OZI nuaiuis apun
‘Eizoqoj\$ E| ap aii -aaaoa ap piaE.oEj ui iSmiiai iŝ
limuq nuia aai’pi’Aa ap 3AII BI -nai ui iStuad laa tia
nuznau iiaaiuoziad ‘azapEAa us nBaaaui aaui
aopaaiuoziad iBaqdB nadsE inpiiuaattiEiEai na
EamuS -aj ui atiEuioa aopiEiiaoiiiE EiiuaiE suim nu

aup 'auSiq tup n:ai ap apiiipuoaa EJ aaEoiiaajaa
aaaStiEjd oiatu uiuiad iutii iiE-u iiiEiuo|di(
aaaapnaq aptiEaj i5 aaiii» jmq 'laiiaApj laiiuSaq
uaaipsuoaa ap iS IEIIZIA ISOJ E sof ap piSitui j tq ap
laaiuoziad ap piauSiq 'j?^! aiauntiEi iiuiq pmSaBjs
i;q

fost întreprinsă de maiorul William Henry Yaeger, care, în virtutea gradului și poziției sale, a adunat în front prizonierii și a întrebat cine erau vinovații. În primă fază, nimeni nu a recunoscut nimic, însă cei în cauză aveau să fie repede depistați, iar maiorul Gheorghe Moruzzi a cerut trimiterea lor în fața Curții Marțiale, întrucât considera că fapta *„este prea gravă, este o insultă la adresa Anualei Române și pentru a se da. un exemplu de care este absolută nevoie pentru a. se ușura menținerea disciplinei în lagăr”*. Comandantul lagărului atrăgea atenția că *„mai ales în ultimul timp, s-a observat la toți prizonierii o atitudine ostilă, care ne dă. de gândit, însă nu i-am putut sesiza, cauzele”*.

Este foarte posibil că, odată cu implicarea în această anchetă, raporturile între maiorul Yaeger și restul ofițerilor americani să se li alterat ireversibil, acesta renunțând la prerogativele sale, mulându-se în lagărul subofițerilor. În locul lui, purtător de cuvânt și om de încredere a devenit căpitanul Clay E. Eerguson, însă și acesta și-a atras repede ostilitatea compatrioților săi, fiind obligat, la rândul său, să prefere compania subofițerilor, urmându-i în funcție căpitanul Wallace Taylor. Curând, conflictul s-a mutat în lagărul subofițerilor, unde maiorul William Henry Yaeger, căpitanul Clay V. Eerguson, dar și sergenții James A. Brittain și Francis W. Doll s-au trezit izolați de camarazii lor, care refuzau să le mai vorbească.-

La 5 martie 1944, lagărul de la Timișul de Jos a fost vizitat și de mareșalul Ion Antonescu, însoțit de Mihai Antonescu, Maria Antonescu, Veluria

Goga și Sanda Matei. După ce a trecut în revistă compania de gardă și prizonierii, Conducătorul Stalului a inspectat localul, bucătăria și dormitoarele. Pe parcursul vizitei, mareșalul Ion Antones-

cu s-a întreținu cu maiorul Yaeger, ceea ce înseamnă că, la acea dată acesta era considerat încă omul de încredere și purtătorul de cuvântai prizonierilor. Oaspeții au fost mulțumiți de condițiile de trai ale prizonierilor, mai puțin de parchet și de fețele de pernă, pe care le-au găsit murdare. În acest sens, Maria Antonescu a promis Sandei Matei că va aloca fonduri de la Societatea de Patronaj pentru curățenia localului. Înainte de plecare, mareșalul a ținut să aprecieze ținuta deosebită a prizonierilor, care erau îmbră- cați uniform cu echipamentul sosit din SUA.¹

După 4 aprilie 1944, când au fost reluate raidurile aviației americane asupra teritoriului românesc, numărul prizonierilor aliați avea să crească, obligând autoritățile române să înființeze la București un nou lagăr în clădirea Seminarului Central aflat pe strada Sfânta Ecaterina nr. 12. Întrucât spațiul din Lagărul nr. 14 de la Timișul de Jos era insuficient, la jumătatea lunii mai a anului 1944 Secția de prizonieri a cerut desființarea acestui lagăr și mutarea tuturor prizonierilor la București. În acel moment, la Timișul de Jos erau internați 124 de prizonieri, dintre care 10 erau americani, șase englezi, șase sârbi și doi olandezi. Totuși, exista un alt motiv pentru care Secția de prizonieri impunea mutarea prizonierilor la București: sporirea numărului tentativelor de

evadare. În raport se specifica faptul că: „*pădurile de prin împrejurimi (de la Timișul de Jos - n.n.) au înfrunzit, posibilitățile de evadare se măresc*”-. Până la urmă, autoritățile române au hotărât ca prizonierii capturați la 1 august 1943 să rămână la Timișul de Jos. Cei de la București, proveniți din bombardamentele efectuate după 4 aprilie, aveau la dispoziție numai două lagăre: nr. 13, de la fosta Școală normală „Sf. Ecaterina” și sublagărul din cazarma Regimentului 6 „Mihai Viteazul”. Până la 23 august 1944, numărul lor va crește până la peste o mie de persoane, astfel că nu s-a mai pus problema mutării prizonierilor de la Timișul de Jos la București.

La sfârșitul lunii mai 1944, Paul Ritter și ITanck Bru- derer au vizitat din nou Timișul de Jos. Avea să fie cea de-a patra și ultima vizită oficială pe care cei doi consilieri elvețieni au făcut-o în lagărului de lângă Brașov. Pe lângă obișnuitele plângeri legate de restituirea obiectelor personale și numărul insuficient al WC-urilor, delegația elvețiană a consemnat din nou tratamentul aspru aplicat prizonierilor care încercau să evadeze, menționând și faptul că un locotenent fusese consemnat pentru 30 de zile în lagărul de corecție de la Slobozia. În rest, diplomații au descris viața din lagăr ca fiind „*foarte satisfăcătoare*”, încât „*unii dintre oameni par că. aproape au uitat că-sunt prizonieri de război*”.

Totuși, ceea ce nu semnalaseră Paul Ritter și Franck Bruderer era că în acel moment, la Timișul de Jos, om de încredere și purtător de cuvânt, acceptat de toți prizonierii, era contraamiralul

olandez Laom Dooman, sosit în lagăr cu o lună în urmă. Aflați în conflict cu restul prizonierilor, maiorul Yaeger și căpitanul Ferguson făcuseră deja o cerere pentru a fi transferați în Lagărul nr. 13 din București, motivând „lipsa de responsabilitate și disciplină a. ofițerilor dm acest lagăr”². Colonelul Gheorghe Săulescu, șeful Secției de prizonieri, a cerut să fie edificat cu privire la conflictul dintre cei doi ofițeri și restul prizonierilor, însă maiorul Alexandru Mateescu, care preluase comanda lagărului de la Gheorghe Moruzzi, nu a putut furniza mai multe informații. Când transferul maiorului William Henry Yaeger în lagărul de la București a fost aprobat, în luna iulie a

¹ Erncsi L. Lalham Jr., *op. cit.*, p. 23.

-A.M.R., fond 5435, dosar 729, f. 101.

anului 1944, căpitanul Clay V. Ferguson a trimis generalului Constantin Pantazi, titularul Ministerului de Război, o nouă scrisoare prin care cerea ca el, împreună cu sergenții James A. Briltain, Echnond T. Terry și Francis W. Doll, să fie mutați „sub oria' formă” într-un alt lagăr de prizonieri. Ferguson argumenta căi prin plecarea maiorului Yaeger, situația lui „va deveni mai rea. ea oricând”, întrucât nu se putea înțelege cu unii ofițeri prizonieri, având „anumile inconveniente, care nu se pol clarifica în România”. în cele din urmă, autoritățile române au înțeles situația în care se afla peten- tul și camarazii săi menționați în scrisoare, fiind mutați toți cinci în București. Astfel, la 6 august 1944, maiorul Yaeger și căpitanul Ferguson, împreună cu sergenții Briltain, Terry și Doll au fost aduși în Lagărul nr. 13 din

București, iar câteva zile mai târziu a fost trimisă și adresa oficialii care notifica transferul lor².

Istoria și-a urmat cursul, astfel că, în seara zilei de 23 august 1943, în urma arestării mareșalului Ion Antonescu la Palatul Regal, România a ieșit din alianța cu Germania. Pentru prizonierii americani aflați în țara noastră, acest eveniment a marcat sfârșitul captivității lor. Vestea întoarcerii armelor de către români a fost făcută cunoscută și captivilor aflați la București și Timișul de Jos. „*La ora 23, am auzii vestea cea, bună. că. România făcuse fiare cu rusii și că. acum esle de partea Aliatilor. A fost chiar mai grozav decât sosirea (...) pachetelor noastre de la Crucea Roșie...*”, își amintea unul din prizonierii americani".

A doua zi, s-au dezlănțuit bombardamentele germane asupra Capitalei, iar prizonierii americani aflați în București, au fost scoși din perimetrul orașului, fiind instalați

¹ Mihai Pelin, *op. cit.*, |). 141.

-*Ibidem*, p. 142.

¹ Jay A. Stoui, *op. cil.*, p. 267.

în cazarma Regimentului 4 Vânători Auto, la trei kilometri sud ele Ghencea, pe șoseaua București-Alexandria. Cei aflați la Timișul de Jos au fost transferați lângă Pietroșița, spre a nu fi capturați de germani^{CXLII}.

Imediat după 23 august 1944, o problemă importantă a fost repatrierea aviatorilor americani. în această direcție a acționat locotenent-colonelul James A. Gunn, comandantul adjunct al Grupului

454 Bombardament, care căzuse prizonier în România la 17 august 1944. „Colonelul Guuu era foarte preocupat să-i scoată din țară pe aviatorii americani, foști prizonieri de război, înainte de sosirea rușilor, care ar p pulul să-i interneze”^{CXLIII}. Ofițerul american s-a adresat conducerii Ministerului de Război român, ajutând la întocmirea unui plan de evacuare; comunicațiile radio cu Armata 15 Aeriană a SUA din Italia erau de așa natură, din cauza luptelor cu germanii, încât planul nu se putea stabili pe calea undelor. Cu aprobările de rigoare, în dimineața zilei de 27 august 1944, ofițerul american a decolat spre Foggia la bordul unui avion bimotor Savoia 79. Din cauza unor defecțiuni tehnice, acesta s-a întors din drum pe aerodromul de la Popești Leordeni. Astfel, căpitanul av. Constantin Cantacuzino, comandantul Grupului 9 Vânătoare, asul aviației române de vânătoare, i-a propus locotenent-colonelului Gunn să-l transporte în Italia în compartimentul radio al avionului său Me-109 G nr. 31. Timpul constituia un factor esențial și Gunn dispunea de puține opțiuni valide. Trebuia, în acord cu regele Mihai I și guvernul României, să-i ducă pe prizonierii americani de război în Italia, înainte ca situația să se deterioreze, odată cu intrarea trupelor sovietice în București.

în după-amiaza zilei de 27 august 1944, la ora 17,20, căpitanul av. Constantin Cantacuzino, avându-l în fuzelajul avionului său pe ofițerul

CXLIII Ion Țarălungă, *Cheia unui mister din august 191-I*, în „Aeronautica”, nr. 2/1991, p. 16. '

'Jay A. Slout, *op. <il., p. 274.*

american, a decolat spre baza aeriană americană de la Sau Giovanni. Pentru ca avionul românesc să fie identificat ca prieten, pe fuzelajul lui au fost desenat steagul american. Deasupra Mării Adriatice, motorul avionului Me-109 Ci a început să dea semne de oboseală, pilotul român reușind totuși să aterizeze, în siguranță, în Italia. Cei doi oaspeți neașteptați au fost primiți cu entuziasm de americani. A urmat predarea valizei diplomatice cu documentele Casei Regale adresate generalului Dwight D. Eisenhower.

În ziua de 29 august 1944, căpitanul av. Constantin Cantacuzino, aflat la bordul unui avion de vânătoare P-51 *Mustang*, a decolat spre țară. La bord aveți geanta diplomatică cu documente secrete primite de la generalul Eisenhower, care trebuiau predate Casei Regale și guvernului de la București. A aterizat normal la Popești-Leordeni, producând o mare surpriză celor aflați pe aerodrom. La ora 15,30, au aterizat pe Popești-Leordeni și două Boeing B-17 *Flying Fortress*, din care au debarcat mai mulți ofițeri superiori americani, în frunte cu șeful delegației, colonelul George Krieger, a cărui misiune era rezolvarea problemelor logistice pentru repatrierea în Italia a aviatorilor americani și britanici căzuți în România.

Operația „Reunion” a început în ziua de 31 august 1944, când mai multe valuri succesive de bombardiere B-17 au aterizat la Popești-Leordeni pentru a-i îmbarca pe aviatorii aliați aflați în România. Până la 3 septembrie au fost evacuați 1 166 de prizonieri americani și britanici¹. Printre ei se aflau și foștii captivi de la Timișul de jos, care

părăseau România după un an și o lună de prizonierat.

Timpul a trecut, dar mulți dintre ei nu au uitat, nici după 50 de ani, perioada de prizonierat clin țara noastră. Te mai bună dovadă o reprezintă faptul că, după 1990, numeroși veterani americani din aviația SUA, care au luptat deasupra României sau au fost prizonieri, au vizitat țara noastră, unde și-au exprimat gratitudinea față de poporul român și pentru modul cum s-a comportat față de ei. Și o parte clin istoricii americani au recunoscut că aviatorii aliați căznii în țara noastră au fost natali cu mult mai bine decât în oricare altă țară clin sistemul Axei, în acest sens, publicistul Jay A. Stoul nota: „...*În lagărele românești .se asigura de obicei mai multă hrană decât în lagărele naziste, iar santinele române nu erau la fel de predispuse să apese pe trăgaci ca omoloagii lor din Germania. În plus, românii nu împărtășeau aceeași ură față de echipajele bombardierelor americane.* „'

UN RAID AERIAN CONTROVERSAT

Raidul de la 1 august 1943 asupra Ploieștiului a rămas în istorie ca una clin cele mai îndrăznețe misiuni de bombardament întreprinse de aviația americană în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Se pune și astăzi întrebarea firească clacă această acțiune a fost un succes sau o misiune ale cărei costuri au fost mult prea mari față de rezultatele obținute.

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 275**

Imediat după atac, la 3 august 1943, un avion aparținând Escadrilei 60 sud-africane din RAF a fotografiat de la mare înălțime opt din rafinăriile vizate de americani. Din cauza vremii nefavorabile, o a doua recunoaștere aeriană

¹ *UMem*, p. 2(>7.

a avui loc abia pe 19 august. Un prim raport, extrem de optimist¹, a fost întocmit de OSS, la 21 august 1943. Astfel, documentul aprecia că Rafinăriile „Steaua Română” și „Creditul Minier” fuseseră complet distruse, iar Rafinăriile „Astra Română”, „Vega”, „Româno-Americană” și „Unirea” au fost „serios atinse”; pentru reparații, termenul minim era de șase luni, în timp ce o jumătate din producția de țiței a României fusese pierdută pentru un an de zile². Ulterior s-a revenit asupra cifrelor privind pagubele produse de bombardamentul din 1 august 1943, autoritățile americane declarând că o „*interpretare completă*” era de așteptat abia după analiza informațiilor prelucrate în baza fotografiilor stereotipe executate după raid.

Care au fost pierderile suferite de americani? La 8 august 1943, generalul Brereton trimitea la Washington un raport secret cu pierderile suferite de către aviația americană în atacul de la 1 august 1943. Aceste date nu au fost făcute publice decât la jumătatea lunii august 1943, când președintele Roosevelt le-a comunicat Congresului SUA, recunoscând că cifrele par „dezastruoase”.

Conform datelor oficiale, în această misiune fără precedent aviația americană a pierdut 54 de bombardiere, iar alte 58 (după unele surse 34) au fost avariate. Dintre avioanele care nu s-au mai întors la bază se considera că 41 au căzut în teritoriile Axei fiind doborâte în urma acțiunii inamicului, cinci au fost pierdute în accidente sau alte cauze operaționale, două au căzut în mare pe drumul spre obiectiv și alte două, care erau

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 277**

avariate, au fost distruse la aterizare pe aerodromuri ale Aliatilor. Lor li se adăugau alte șapte avioane care au aterizat în Turcia, fiind reținute împreună cu echipajele, și un avion care s-a prăbușit în

'A.N.I.C., fond Microfilme SL'A, rola 687, <.: 1 14.

'*tbideni*, c. 112.

mare lângă coastele turcești.^{CXLIV} Se estima că pierderile provocate de inamic erau de 30% față de numărul inițial de bombardiere trimise în misiune. în funcție de numărul de avioane pierdute, repartiția pe unitățile participante era următoarea: Grupul 98-21 de avioane, Grupul 93 - 13 avioane, Grupul 44-11 avioane, Grupul 389 - șase avioane, Grupul 376 - trei avioane. Alte douăzeci și trei de *Liberatoare*, scăpate de la Ploiești cu avarii mai mult sau mai puțin grave, au aterizat de urgență în Cipru (11), în Malta (4) sau în Sicilia (8), teritorii aflate sub dominația Aliatilor⁻. Majoritatea bombardierelor care s-au întors la bază în seara zilei de 1 august 1943, erau avariate, încât, a doua zi, numai jumătate dintre ele mai puteau fi considerate operaționale.

Din cei 1 753 de aviatori participanți la raid, 308 și-au pierdut viața, dintre care 124 nu au mai fost identificați^{CXLV}. Cele mai multe pierderi le-au avut: Grupul 98 - 144 morți, Grupul 93 - 90 morți, Grupul 44 - 43 morți, Grupul 389 - 19 morți și Grupul 376- 12 morți. Pe teritoriul României au

CXLIV USAF Historical Division, Archives Brâncii, AAFRH-3: *The Ploesti Mission of 1 August 1943*, I. 80.

CXLV *Ibidem*.

fost găsiți 214 aviatori americani decedați, fiind îngropați în cimitirele de la Ploiești, Câmpina, Sinaia, Broșteni, Nedelea, Slatina, Chișorani, Butimanu, Ogrezeni și Cocioc^{CXLVI}. Pe lângă cei căzuți în misiune, alți 132 aviatori americani au fost capturați după ce s-au salvat în teritoriul inamic (dintre care 1 10 în România) și 78 au fost reținuți după ce au aterizat pe teritoriul Turciei neutre. De asemenea, la bordul avioanelor care au reușit să revină din misiune s-au aflat și 54 de răniți, dintre care unii cu răni grave.

În ciuda pierderilor mari suferite de americani, misiunea a fost prezentată ca un succes eroic. „*Se poate considera - anunța un comunicat de presă chiar din ziua raidului - că acțiunea, curajoasă a Armatei 9 a Aerului de acum câteva, ore a afectat, realmente cursul războiului. Dacă, Într-adevăr, rafinăriile de petrol au post complet avariate, atunci este posibil ca Axa. să fie lipsită de benzina, pentru avioane și alți combustibili de care are nevoie pentru a. continua rezistența, efectivă, cu siguranță. în Italia, și foarte posibil în Rusia.*” Și regele George al VI-lea al Marii Britanii afirma într-o scrisoare de felicitare adresată președintelui american Roosevelt că: „*Bravura, cu care echipajele și-au derulat atacurile la foarte mică. înălțime este mai presus de orice laude, iar devotamentul lor pentru îndeplinirea misiunii, în ciuda pierderilor grele, a însuflețit inimile tuturor celor care luptă alături de noi pentru cauza*

libertății ^{CXLVII}.

Totuși pierderile au îngrijorat eșaloanele superioare de la Bengehazi și Washington, care nu au fost tocmai sigure cum să reacționeze față de rezultate misiunii. Până la urmă, în scop propagandistic, s-a acceptat ideea că pierderile puteau fi mult mai mari și că misiunea a fost îndeplinită prin eroismul și valoarea echipajelor participante la raid. Astfel Congresul american a acordat cinci „Medalii de Onoare” (cea mai înaltă distincție acordată de Armata SUA), mai multe decât pentru oricare altă misiune aeriană din istoria Statelor Unite. O distincție a fost acordată colonelului John K. Kane, care a condus Grupul 98 prin focul apărării antiaeriene, lovind Rafinăria „Astra Română”. A doua a fost acordată colonelului Leon Johnson, care a condus Grupul 44, zburând alături de cel comandat de colonelul Kane, în infernul de la Rafinăria „Columbia-Aquila”. Alte două medalii au fost decernate post-mortem locoteneni-colonelului Addison Baker și maiorului John Jei stad, care au schimbat cursul în ultima clipă și au condus Grupul 93 spre Rafinăria „Astra Română”, deși fuseseră loviți de tirul antiaerian și avionul era în flăcări. Ultima medalie i-a fost acordată, tot post-mortem, lui Lloyd D. Hughes, din Grupul 389, care și-a menținut avionul incendiat până la obiectiv și dând dovadă de un curaj extraordinar și-a îndeplinit astfel misiunea ^{CXLVIII}.

CXLVII Jay A. Slout, *of*>. *cil.*, p. 105-106.

Abdent, p. 103.

²Roger A. Iiceman, <>J). *cil.*, p. 120.

CXLVIII Jav A. Slout, <>[/>. *cit.*, p. 104.

în plus, într-un gest fără precedent, participanților la raid li s-au acordat un număr impresionat de decorații: 56 de „Distinguished Service Cross” (a doua distincție după „Medalia de Onoare”), 41 de „Silver Star” și 1 456 de „Distinguished Flying Cross”. De asemenea, fiecare participant la raid a primit o scrisoare de mulțumire semnală de însuși generalul Henry H. Arnold, șeful Forțelor Aeriene ale Statelor Unite².

Cine greșise? Evident că au existat și acuzații, primul dintre cei vizați fiind chiar generalul Uzai Enl, conducătorul *de facto* al misiunii, căruia i s-a imputat eroarea de navigație de la Târgoviște, care a eliminat elementul-surpriză și a afectat reușita atacului. Paradoxal, Grupul 376, care se afla în capul formației, a suferit cele mai puține pierderi din cele cinci grupuri participante la misiune și de aceea au existat suspiciuni că generalul Enl, aflat la bordul avionului *Teggie Ann* al colonelului Compton – comandantul grupului –, s-ar fi ferit din calea focului artileriei AA de la Ploiești³. Totuși, aceste acuzații au rămas la stadiul de supoziții și nimeni nu a fost învinuit oficial. Mai mult, după criticile aduse, generalul Enl și colonelul Compton au fost decorați cu „Distinguished Service Cross” pentru modul

cum au acționat în timpul raidului. Al doilea vizat a fost colonelul John K. Kane, comandantul Grupului 98, căruia i s-a reproșat scindarea formației în două unități separate. Astfel, Grupul 376, aHal în față împreună cu Grupul 93, s-a rupt practic de Grupul 98 al lui Kane, care zbura cu Grupul 44, urmate de cei din Grupul 389. Această manevră a

dezorganizat formația de bombardiere și, după intrarea pe teritoriul României, acestea aveau să atace separat și haotic obiectivele. Se pare că, la întoarcerea din misiune, Compton l-ar fi întrebat pe Ent dacă-l va acuza pe Kane că nu respectase ordinele misiunii, însă generalul a răspuns că nu o va face, întrucât ei, în calitate de conducători ai formației, rataseră punctul inițial de atac^{CXLIX}. De altfel, grupul lui Kane a fost cel care a suferit pierderile cele mai grele dintre toate unitățile participante la misiune, iar pentru curajul cu care și-a condus formația în zona obiectivului a și fost decorat.

Și comandantul Armatei 9 Aeriene, generalul Lewis H. Brereton, a consemnat în mod oficial erorile comise. Astfel, într-un raport întocmit după misiune, unul din punctele asupra căruia a insistat a fost: *„Decizia comandantului de a executa un atac dinspre sud, după ce formația fusese pierdută și ratase Punctul Inițial, a fost eronată. A dus la bombardarea unor ținte greșite, a distrus coordonarea, și a sacrificat beneficiile antrenamentelor și ale instruirii amănunțite a echipajelor. Fiecare echipaj primise o țintă individuală și fusese antrenat s-o recunoască, cu machete și fotografii, pentru o apropiere dinspre nord-vest.”* Generalul Brereton și-a diminuat însă criticile, afirmând că, *„deși erorile tactice și deciziile greșite sunt detaliate mai sus, niciunul dintre comandanții care au participat la misiune nu poate fi învinuit pentru decizii care au fost luate pe*

loc în condițiile

de tensiune specifică luptei. Pe de altă parte, Comandamentul de Bombardament al Armatei 9 merită cele mai înalte laude pentru excelențele sale proceduri și conducere demonstrate în planificarea, antrenamentele și executarea acestei misiuni dificile.”^{CL}

Considerăm că printre cauzele pentru care misiunea „Tidal Wave” a fost sub așteptări în ceea ce privește pagubele provocate, dar a depășit estimările referitoare la pierderile proprii în oameni și avioane, a fost bombardamentul de la joasă altitudine. Așa cum a dovedit-o desfășurarea raidului însuși, bombardierii americani s-au aflat în bătaia tuturor armelor terestre posibile: puști, mitraliere, tunuri antiaeriene de toate calibrele. Fiecare bombardier american lovit letal n-a mai avut scăpare, iar echipajul nu a mai putut să-și salveze viața sărind cu parașuta. Unica opțiune a fost aterizarea forțată cât încă avionul mai putea fi controlat. Din această cauză, o parte dintre bombardierii B-24, la contactul cu solul, au luat foc, astfel că trupurile multor aviatori americani au fost carbonizate și n-au mai putut fi identificate niciodată. Contestatarii atacului la joasă înălțime au indicat că tocmai din acest motiv „Tidal Wave” a fost un eșec și numărul mare de pierderi, în oameni și avioane, nu a fost compensat de distrugerile provocate rafinăriilor prahovene.

De asemenea, nu trebuie ignorate și erorile de pregătire a atacului aerian, care au constatat, în

principal, în absența unor informații precise privind organizarea și dotarea apărării antiaeriene a zonei petrolifere. Planul de atac a fost conceput bine de colonelul Jacob E. Smart, un ofițer inteligent, cu o pregătire militară deosebită, însă informațiile despre Ploiești pe care le-a avut la dispoziție planificatorul misiunii erau vechi de un deceniu și mai

bine, bazându-se în special pe monografii, jurnale de călătorie, fotografii, cărți poștale și ilustrate procurate din bibliotecile de la Londra de maiorul Gerakl K. Geerlings. Pe baza acestor informații s-au construit machetele Ploieștiului și Câmpinei, s-a întocmit un pliant cu vederi panoramice asupra reperelor ce trebuiau să fie urmărite de bombardiere în zborul lor spre obiectiv și s-au executat în deșertul libian mai multe zboruri de antrenament la joasă înălțime pe ținte care replicau la scară mai mică rafinăriile prahovene. În ceea ce privește dispozitivul antiaerian de la Ploiești, raportul întocmit de colonelul Charles G. Williamson, din Corpul special pentru proiecte strategice, *Assislanl Chief of Air Intelligence*, îl avertizase pe Smart că apărarea zonei petrolifere era „*strâng and adine*”, nementiionând decât cu aproximație în ce anume consta aceasta. Prezența radarelor germane pe teritoriul României nu era decât bănuită, numărul avioanelor de vânătoare nu era cunoscut exact - decât că jumătate din necesarul de acoperire era asigurat de aviația română -, iar sistemul de camuflaj prin lansarea ceții artificiale de către dispozitivele de furnizare nu fusese pomenit decât în treacăt². Lipsa de

informații precise despre sistemul de apărare antiaeriană de la Ploiești a contribuit la numărul mare de pierderi pe care aviația americană le-a suferit la 1 august 1943.

Americanii au subestimat și serviciile de informații germane și române, care, se pare, au anticipat atacul aerian de la 1 august 1943. Mihai Pelin afirmă în cartea sa, *Raidul escadrei trădate*, că iminența raidului american a fost semnalată la 26 iulie 1943 eșaloanelor superioare ale armatei române, într-o formă credibilă, printr-un buletin al Serviciului Special de Informații de la București. Două zile mai

¹ „Puternică și activă”, ll>. engleză.

- Ioan Grigorescu, *id>/>. cil.*, p. 70-71.

târziu, locoienei-colonelul Gheorghe Robescu și căpitanul av. Tilus Ceașii, din Secția a II-a a Statului Major al Aerului, au lansat, la rândul lor, un avertisment unităților din subordinea CFAL, în care specificau că „*un informator din Turcia, cu bune relații în cercurile diplomatice aliate de acolo, după o conversație pe care a avut-o cu un englez din Consulatul britanic de la Istanbul, anunță că pe curând trebuie să ne așteptăm la bombardarea regiunii noastre petrolifere*”. La 30 iulie, SS1 a emis un buletin cu titlul „*Turcia. Despre eventualitatea bombardării regiunii noastre petrolifere*”, prin care avertizau din nou că „*americanii ar intenționa să bombardeze curând Valea Prahovei*”.

Întâmplător sau nu, autoritățile militare româno-germane au luat măsuri pentru întărirea sistemului de pândă și alarmare de la nord de

Dunăre. Astfel, cu cinci săptămâni înainte de atacul american, centrul sensibil, Ploiești, a fost înzestrat cu încă șase aparate centrale Wiirzburg, destinate detectării avioanelor inamice înainte ca acestea să intre în zona focului artileriei antiaeriene, ridicând astfel la 16 numărul celor existente. În vederea completării rețelei de pândă și alarmă, impusă de obligația cooperării cu Sistemul de pândă german din sud-estul Europei, a mai fost introdusă o secție din Bateria 286 română de pândă radio, care a fost instalată în vestul Olteniei, în zona Vân- jul Mare-Băileșli-Bistreț². Aceasta din urmă corespundea cu zona pe unde bombardierele americane aveau să pătrundă în spațiul românesc la 1 august 1943.

În ziua atacului, sistemul de pândă și alarmare german a semnalat și a urmărit formația de bombardiere americane încă de la decolare, indicând probabilitatea unui bombardament asupra zonei petrolifere românești. Avioanele

¹ Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 93-9-1.

² Comandor cir. |ipa Rotai n, *o/r cit.*, p. 141.

americane au fost reperate de postul german din insula Corfu, care a alertat imediat stația „Tigrul” de la Otopeni. Chiar dacă în acel moment nu se știa exact ținta finală vizată de americani, sistemul defensiv din țara noastră fusese deja alertat. Mai mult, se pare că în 1961 serviciile de contraspionaj militar americane au aflat că, încă de la începutul anului 1943, o unitate de elită *A Abwehrilw*, aflată lângă Atena, intercepta și descifra toate transmisiunile radio ale Armatei 9 Aeriene a

SL'A.^{CLI}. Deci este posibil ca germanii să fi știut încă din acel moment intențiile americanilor.

Alertat din timp, întreg sistemul de apărare antiaeriană de la Ploiești și-a mărit capacitate de ripostă, provocând pierderi mari în rândul atacatorilor. Astfel la conferința din 3 august 1943, referitoare la raidul american, ținută sub președinția mareșalului Ion Antonescu, generalul Gerstenberg - comandantul *Luftwaffe* în România - a afirmat că „*atacul era de așteptat*”, iar despre venirea bombardierelor americane spre Ploiești „*s-a știut cu două ore înainte de atac*”. Întrebat de mareșalul Antonescu, colonelul Wol- dena - comandantul aviației de vânătoare germane - a explicat că „*alarma preventivă pentru aviația de vânătoare s-a dat cu o oră înainte, însă alarma propriu-zisă s-a dat cu numai 30 de minute, pentru ca avioanele să nu se ridice prea devreme în aer*”. Acesta și-a precizat că artileria antiaeriană și vânătoarea româno-germană au atacat și au lovit 67 de avioane inamice, din care 16 revin părții române și 51 părții germane. În aceeași conferință, generalul Gerstenberg afirma că trebuia admis că multe din avioanele lovite de apărarea zonei petroliere au căzut departe de România, întrucât „*s-a constatat prin fotografie, că la baza de plecare din Benghazi s-au înapoiat numai 40-50 de avioane trimise... așa că probabil au iutii căzut și altele în afară de cele de pe teritoriul românesc, bulgar, lunc'*”

Referitor la pagubele provocate rafinăriilor de

atacul american, partea germană susținea, într-un ordin de zi semnat lot de generalul Gerstenberg, următoarele: *„Cu toate pierderile cauzate rafinăriilor, a căror reparație este deja în curs, amplexarea atacului a fost frântă datorită luptei fiecăruia. Producția de petrol continuă”*. Ulterior, și partea americană a recunoscut, într-o sinteză a OSS (*Office of Strategic Services*) din iulie 1944, că: *„Raidul însuși n-a provocat pierderi considerabile petrolului pentru Germania, însă a dovedit vulnerabilitatea fizică, a industriei petrolifere față de atacurile aeriene”*. Mai mult, mareșalul britanic Arthur Harris a calificat misiunea un exemplu de evaluare greșită pentru o „lovitură vitală”, în consecință, *„Tidal Wave n-a fost un succes strategic”*².

Astfel, obiectivul principal pentru care SUA au făcut un efort material și uman extraordinar, nemiîntâlnit până atunci în războiul aerian, nu a fost atins: rafinăriile nu au fost distruse în totalitate, acestea fiind treptat puse în funcțiune, iar producția de petrol nu a fost complet sistată, ci doar redusă pentru jumătate de an. În acest raid, aviația americană a înregistrat, proporțional, cel mai mare procent de pierderi într-o misiune de bombardament din timpul celui de-al Doilea Război Mondial, ceea ce a făcut din „Tidal Wave” o misiune „costisitoare”, fără să se fi obținut rezultatul dorit.

Cu toate acestea, studiile ulterioare au arătat că, relativ la numărul de avioane, raidul de la 1 august 1943 a produs mai multe distrugerii decât oricare din atacurile executate ulterior asupra

rafinărilor românești, iar acțiune-

¹ Cristian Crăcitmoiu (coord.), *op. cit.*, p. 16.

Eugen Preda, *Miza petrolului în vâltoarea, războiului*, Editura Militară, București, 1983, p. 121.

nea constituie o performanță aeronautică în ceea ce privește organizarea unui atac asupra unui obiectiv puternic apărut cum era Ploieștiul. Misiunea nu și-a atins scopul datorită greșelilor de execuție, a informațiilor insuficiente și parțial eronate asupra organizării apărării obiectivului, dar, în primul rând, al eficacității apărării antiaeriene excepționale de la Ploiești, care a reușit în mare parte să împiedice atacul bombardierelor americane.

Pierderile suferite i-au determinat pe Aliați să suspende bombardamentele aeriene asupra Ploieștiului până în luna aprilie a anului 1944, când ele au fost reluate și continuate sistematic până la 23 august 1944. În ceea ce privește Armata 9 Aeriană, aceasta nu a mai întreprins niciun alt raid important după 1 august 1943. Grupurile 44, 93 și 389, împrumutate de la Armata 8 Aeriană din Anglia, au revenit la baze și nu au mai zburat în alte misiuni în teatrul de război mediteranean. Celelalte două grupuri - 98 și 376 - au executat ultima misiune de bombardament pe 20 septembrie 1943, după care au fost transferate la Armata 9 Aeriană în Anglia (Grupul 98) și la Armata 15 Aeriană (Grupul 376), care avea să fie înființată câteva săptămâni mai târziu, operând de la bazele din sudul Italiei.

MĂSURI PRIVIND ÎNTĂRIREA CAPACITĂȚII DE APĂRARE AERIANĂ A ROMÂNIEI

Bombardamentul de la 1 august 1943 asupra instalațiilor petroliere românești a fost primul mare atac aerian al aviației americane, care a solicitat întreg sistemul național de apărare antiaeriană, activă și pasivă. În urma analizelor făcute de către autoritățile militare române și germane, s-a constatat că acest sistem a funcționat bine. Totodată,

concluziile raidului au permis apărătorilor să stabilească noi măsuri de apărare antiaeriană, pe obiective și zone, în așteptarea acțiunilor viitoare ale aviației americane.

Concluzia principală care s-a desprins a fost că apărarea antiaeriană trebuia întărită, fără modificarea dispozitivului de luptă. În studiile făcute de Statul Major al Aerului se remarcă faptul că mijloacele foarte grele (tunuri de 105-128 mm) au lipsit, iar cele grele (de calibre 75-88 mm) erau insuficiente la un atac cu formații mari de avioane care ar survola teritoriul național la mare înălțime, apreciindu-se ca fiind necesare cel puțin trei-patru divizioane foarte grele și două-trei divizioane grele; de asemenea, s-a stabilit că mai erau necesare șapte-opt baterii de calibre 20-37 mm dispuse pe un aliniament exterior și 14 baterii automate de 20 mm în interior, destinate, în

principal, apărării stațiilor de pompă^{CLII}.

După atac, germanii au întărit apărarea antiaeriană sub raport calitativ, introducând în dispozitiv lunuri semiautomate de 105 mm, tunuri de 128 mm pe calea ferată, o brigadă de camuflaj-ceață, mai multe stații de radar și au îmbunătățit mascarea².

Pe de altă parte, comandantul Apărării Antiaeriene, generalul Gheorghe Pârvulescu, în raportul din 19 august 1943 înaintat Subsecretariatului de Stat al Aerului (SSA), susținea preponderența în eficacitate a tunurilor de calibru 20 mm, „*cu care s-au doborât mai multe avioane*”. De asemenea, se considera că trebuia evitată dispersarea artileriei antiaeriene prin apărarea mai multor puncte sensibile de pe cuprinsul țării, repartiția acestora făcându-se la cele mai importante centre industriale și strategice (Ploiești, Reșița,

**291 / VALERK.' AVRAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

București, Constanta, Cernavodă, Brașov, Buzău, Galați, Brăila), care erau vizate de atacurile aeriene^{CLIII}.

Începând chiar cu luna august 1943, s-au luat o serie de măsuri care urmăreau întărirea apărării antiaeriene la înălțimi mici. Astfel, secțiile de tunuri Oerlikon (20 mm), Gustloff (20 mm), Holchkiss (25 mm) au fost luate de la armatele de arme întrunite și dispuse pentru a întări apărarea la înălțimi mici a numeroaselor obiective de pe teritoriu, ca: depozite de muniții, aerodromuri, baraje, poduri, rafinării, uzine etc. Un prim lot de 50 secții s-a detașat în a doua jumătate a lunii august și a intrat în sub-ordinea brigăzilor de artilerie AA (din care patru secții la Târgoviște și opt secții la Ploiești). De asemenea, s-a trecut la întărirea apărării antiaeriene a orașului Reșița; s-au efectuat studii la fața locului, s-au adus noi subunități de artilerie AA, inclusiv de la armatele de operații și s-au elaborat studii privind direcțiile de atac ale inamicului. Cu sprijinul specialiștilor germani și, în special, al colonelului Kuderna, s-a analizat și dispozitivul artileriei antiaeriene de la București, apreciindu-se ca fiind „bun”. S-a efectuat totodată un calcul al numărului de baterii necesare care să tragă la altitudini mari. Pentru întărirea apărării antiaeriene în țară, s-au luat baterii de lunuri AA din Transnistria, de pe Bug și de la Nikolaev, care au fost amplasate la Reșița și Anina.

La sfârșitul lunii septembrie 1943, forța

combativă a artileriei antiaeriene române pe teritoriul național a crescut la 161 baterii, de la armata de operații primindu-se, începând cu 15 septembrie, încă 52 de secții².

Numărul bateriilor AA din România a crescut constant, subunitățile germane având la începutul anului 1944 pe teritoriul țării noastre: 30 de baterii grele, 18 baterii ușoare,

cinci baterii de proiectoare și patru baterii de camuflaj cu ceață. Din punct de vedere calitativ, remarcabile au fost aducerea de către germani a artileriei antiaeriene cu bătaie eficace superioară altitudinii de 7 000 m, și anume o baterie de 128 mm și patru baterii de 105 mm, precum și sporirea numărului de radiolocatoare de tragere (pentru baterii) de tip Wurzburg, din care 25 la subunitățile germane de la Ploiești și Câmpina și 18 la subunitățile române, majoritatea dislocate în București^{CLIV}.

Faptul că Ploieștiul devenise în 1944 unul din cele mai bine apărate orașe ale Europei o dovedește numărul mare de avioane doborâte deasupra acestui obiectiv. Astfel, conform statisticilor întocmite de analiștii americani, se arată că în urma misiunilor executate de Armata 15 Aeriană a SUA asupra Ploieștiului, din 5 479 de avioane participante la 19 raiduri în 1944, s-au înregistrat 223 de avioane pierdute, ceea ce reprezenta 4% din avioanele angajate în luptă² (numai de aviația americană). Aceste rezultate sunt explicabile, dacă avem în vedere eforturile depuse

CLIV'A.M.R., fond 1377, dosar 1854, f. 485.

Ibidem. 1. 489.

de autoritățile româno-germane pentru apărarea acestei zone, în raport cu importanța petrolului românesc în economia războiului. Puterea de foc antiaeriană a Ploieștiului însuma un număr impresionant de baterii AA, dintre care zece baterii de 105 mm și baterii de 128 mm, cele mai performante lunuri la momentul respectiv. Această dispunere a mijloacelor de foc antiaerian l-a determinat pe autorul Leon Wolf să afirme în cartea sa că: *„Din punct de vedere antiaerian, Ploieștiul era cel mai dificil de atacat dintre toate obiectivele, fiind denumit de către aviatorii americani «cimitirul Armatei 15»”*.

Nu întâmplător procentul pierderilor americane asupra Ploieștiului în bombardamentul de la 1 august 1943 și în cele din aprilie-august 1944 a fost de 7%, în timp ce maximul de pierderi în misiunile aeriene deasupra Germaniei au fost de 3,5%. Acest lucru și pus comandamentul american în fața unei probleme căreia, până la 23 august 1944, nu i s-a găsit un răspuns adecvat. Astfel, în toamna anului 1944, imediat după terminarea campaniei împotriva Ploieștiului, a fost trimisă de către Armata 15 Aeriană, în România, o misiune de tehnicieni și ofițeri specialiști, numită Misiunea Aeriană Americană de cercetări tehnico-tactice. Aceasta se afla sub comanda colonelului Crowne și avea ca scop examinarea, în principal, a efectelor bombardamentelor aeriene asupra zonei petroliere Ploiești-Prahova, dar și tactica apărării antiaeriene germano-române în zonă și rezultatele obținute de aparatele germane de detecție și

corectare. Activitatea Misiunii americane a fost sprijinită, în conformitate cu ordinele date de Marele Stal Major, și de o serie de ofițeri și specialiști români¹.

După cercetările efectuate de către specialiștii americani asupra sistemului de apărare antiaeriană din zona Ploiești-Prahova, nu mai rămânea nicio îndoială asupra faptului că Ploieștiul beneficiase de una din cele mai puternice și performante apărări antiaeriene din Europa până la acel moment. Ga urmare, Misiunea Aeriană Americană de cercetări tehnico-tactice de sub comanda colonelului Crowne concluziona tranșant: *„Rezultatele cu lotul excepționale obținute în România de apărarea antiaeriană se datorează, pe de o parte, pregătirii, instrucției și disciplinei sub foc cu totul excepționale ale ofițerilor și lunarilor (români și germani - n.n.), și, fie de altă parte, aparatelor speciale germane de detectare, de o mare valoare tehnică”*.

Odată cu bombardamentul de la 1 august 1943, au fost, de asemenea, intensificate și măsurile luate pe linia apărării pasive privind alarmarea, camuflajul, adăpostirea, observarea și stingerea incendiilor sau înlăturarea dărâmăturilor, distingerea sau neutralizarea bombelor neexplodate.

Statul Major al Aerului s-a preocupat, după 1 august 1943, și de îmbunătățirea apărării aeriene cu aviația de vânătoare, stabilindu-se nouă zone de acțiune pentru sectorul Ploiești-București, unde

misiunile erau conduse prin stațiile de radar Wurzburg și alte nouă zone de cercetare dotate cu stații radar de tipul Freya, dispuse circular, la 200 km, pentru alarmare; pentru aceste misiuni au fost destinate patru escadrile de vânătoare de noapte, din care una românească, dislocate pe aerodromurile Pipera și Otopeni, care au executat antrenamente de cooperare cu artileria antiaeriană.

În ceea ce privește aviația proprie, printre măsurile luate a fost și numirea, la 14 septembrie, a căpitanului av. Dan Vizanti la comanda Grupului 6 Vânătoare. La 2 octombrie 1943, dispozitivul aviației de vânătoare din apărarea teritoriului a fost împărțit în trei sectoare de acțiune, pentru o coordonare mai bună în caz de atac aerian inamic, în regiunile Olteniei, Munteniei și Dobrogei, spațiu care se credea că va fi folosit de aviația americană în raidurile ulterioare. Căpitan-comandorul av. Mihail Ro-manescu, comandantul Flotilei 1 Vânătoare, a fost numit comandant al Sectorului 2 Vânătoare, în care scop trebuia să ia în primire Punctul de Comandă al aviației de vânătoare de la Pipera. Regiunea 3 Aeriană urma să încadreze Punctul de Comandă cu personal românesc, care trebuia instruit pentru a-l înlocui pe cel german. Totodată, Statul Major al Aerului a solicitat colonelului Woklenga, comandantul aviației de vânătoare germane din România, să îndrume și să controleze în continuare Punctul de

Comandă al Sectorului 2 Vânătoare^{CLV}.

Cu toate măsurile luate, germanii considerau că raidul din 1 august 1943 era numai un avertisment, iar în viitorul apropiat aviația americană va executa și alte bombardamente asupra rafinăriilor românești. Astfel, generalul Alfred Cerstenberg, șeful Misiunii Militare Aeronautice Germane în România și responsabil cu apărarea aeriană a zonei petrolifere, era conștient că americanii voi veni din nou să bombardeze instalațiile petroliere de pe Valea Prahovei, după debarcarea lor în sudul Italiei. Revelatoare în acest sens este scrisoarea pe care acesta i-a adresat-o mareșalului Ion Antonescu la 23 septembrie 1943:

„Prea stimate domnule Mareșal! Situația, schimbată iu Italia a. creat aviației dușmane posibilitatea de a apropia bazele ei până la 900 km de regiunea română petroliferă. Ocazia aceasta dușmanul o va folosi cu siguranță pentru alte atacuri aeriene... Construirea apărării aeriene active este socotită, în regiunea sondelor, ca o întărire a echipajelor antiaeriene care, prea stimate D-le Mareșal, au fost aduse de către I-voastră. Ea (apărare aeriană - n.n.) depinde în mod esențial de aducerea de aparate de apărare aeriană. prin conducerea aeronautică și înainte de toate temporar așezat în așa. fel ca lunar să. se poată

CLV Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 48.

' A M R.. Ionel 951, dosar 316, f. 18.

-Alexandru Armă, Sorin Turturică, *i>j>. cit.*, p 44.

A.M.R., lond 948, dosar 175, lila 3.

conta cu aducerea unei echipe antiaeriene întărite. Pentru asigurarea bazei aeriene pasive este plănuită înființarea unui nou regiment A.P. (apărare pasivă - n.n.) și în parte deja în executare după aducerea personalului român necesar..”¹

ÎN AȘTEPTAREA MARILOR FURTUNI

Odată cu ocuparea, la 1 octombrie 1943, a marelui complex de aerodromuri de la Foggia din sudul Italiei, s-a creat și un nou Comandament aerian strategic, în compunerea căruia intra Armata 15 Aeriană SUA și Crupul 205 de bombardament greu britanic. În aceste condiții, bazele de plecare ale aviației strategice de bombardament ale Ali- aților s-au apropiat la circa 900 km de România, sporind simțitor posibilitățile de executare a unor acțiuni aeriene de anvergură de către anglo-americani împotriva teritoriului românesc.

Comandată de generalul-locotenent Nalhan F. Twi- ning, Armata 15 .Aeriană {15th US Air Force) dispunea, la 8 ianuarie 1944, de opt grupuri de bombardament greu, la 8 februarie, avea 10 grupuri, iar la 19 martie, va ajunge la 14 grupuri strategice de bombardament greu. La 2 aprilie 1944, cu două zile înainte de primul bombardament american asupra Bucureștiului, Armata 15 dispunea deja de 16 grupuri de bombardament, cărora li se adăugau alte șapte grupuri de vânătoare'. La bazele din sudul Italiei aveau să ajungă astfel peste 2 000 de

cvadrimotoare de tip B-24 *Liberator* și B-17 *Flying Fortress*, dar și avioane de vânătoare de tip P-38 *Lightning*, P-51 *Muslang* și P-47 *Thunderbolt*, destinate escortei și protecției bombardierelor³. De

la aceleași baze opera și Grupul 205 de bombardament britanic, în componența căruia intrau bombardiere de tip *Wellington* și *Halifax* destinate acțiunilor de noapte.

Conform Directivei din 13 februarie 1944, noucreata forță aeriană din Mediterana avea ca obiectiv să atace „*linie în sud-estul Europei - orașe, căi de transport și alte obiective de dorit în Balcani și în țările satelite*”, dar numai „*când, condiții meteorologice sau tactice împiedică operațiile împotriva obiectivelor Pointblank sau în sprijinul operațiilor terestre din Italia*”. Concretizând hotărârile luate de către Roosevelt, Churchill și Stalin reuniți la Conferința de la Teheran din 28 noiembrie-1 decembrie 1943, aceeași directivă a Statului-Major Combinat din 13 februarie 1944 viza clar „*distrugerea și dislocarea progresivă a sistemelor militare; industrial și economic german, dezagregarea elementelor vitale ale liniilor de comunicații și reducerea materială a puterii de luptă aeriene germane, prin continuarea cu succes a ofensivei combinate a bombardierelor de la toate bazele convenabile*”. Aceste acțiuni aveau rolul de a veni în sprijinul Operației „Overlord”, prin care Aliații urmăreau deschiderea unui nou front în Europa, ca mijloc principal de încheiere a

războiului pe continent și înfrângere a Germaniei.

Ca parte componentă a sistemului Axei, România și resursele sale petroliere, dar și căile de comunicație și mijloacele de transport ale petrolului românesc către Germania aveau să constituie un obiectiv deosebit de important în strategia de bombardament a Forțelor Aeriene Aliate din Mediterana. Însă, de acum țintele vizate în România

¹ *The Army Air Eoncs în Wml War II*, voi. 111, Prepared under the editorship of Wesley Frank Cravan & James L. ca Cate, New Imprint by the Office of Air France History, Washington, D.C., 1983, p. 27-28.

- Eugen l'teda, *op. cit.*, p. 169.

nu se mai limitau numai la petrol, ci la o gamă largă de obiective, precum industria de război, transporturile și comunicațiile, industria aeronautică, dar și centrele urbane și rurale în care se desfășurau activități specifice producției pentru susținerea războiului, dând astfel curs insistențelor britanice „*de a-i bombarda pe sateliți (ai Axei - n.n.) pentru a-i scoate din război sau cel puțin pentru a-i forța, pe germani să-i ocupe*”¹. Astfel, după primul bombardament din 10 ianuarie 1944 asupra Sofiei, care a marcat și declanșarea atacurilor aeriene asupra unor capitale din Balcani, OSS raporta, la 16 februarie 1944, că în cazul României „*rezultatele politice nefavorabile ale bombardării Bucureștiului nu arf de așteptat de la bombardarea regiunii petrolifere sau a. căilor de transport, deoarece raiduri asupra obiectivelor strategice sunt de așteptat și de înțelese*”².

**300 / VALERII! AVRAM,
ALEXANDRI: ARMA**

La 1 octombrie 1943, Serviciul Secret de Informații român primea o notă informativă venind dintr-o „sursă sigură” cu privire la intențiile aviației anglo-americane de a bombarda România. Documentul sublinia că, pe lângă zona petroliferă și București, erau vizate orașele-porluri Constanța, Brăila, Galați și Giurgiu³.

Subsecretariatul de Stat al Aerului - Comandamentul Apărării Pasive a ordonat prefecturilor să tipărească materiale de informare pentru a pregăti populația de eventuale bombardamente ale Aliaților asupra teritoriului național, în acest sens, Prefectura județului Argeș a tipărit broșura în câteva mii de exemplare, cu titlul *Cum să ne apărăm, viața șt avutul împotriva bombelor*, care a fost răspândită în tot ju-

¹ *Ibidem*, p. 170.

-A.N.I.C., fond Microfilme SUA, rola 635, cadrul 180.

A.M.R., fond 5476, dosar 5 16,1. 111 «*jind Narcis Ionuț Gherghina*, <i/>. *cit.*, p. 20.

dețul în mod gratuit. Titlurile capitolelor erau formulate cu maxime, tocmai pentru a atrage atenția asupra măsurilor de protecție care trebuiau luate: „*Omul tu minte și cu rost, își face din vreme adăpost*”, „*Dacă Iii la viata ta, ascultă pavata mea*”, „*Întunericul le apără, dar lumina le dă de gol*”.’

Unele avioane ale Aliaților au început incursiunile asupra României ceva mai devreme. La 1 octombrie 1943, la ora 0,05 „*două avioane inamice venind dinspre Tiiriiu Seve- rin, trec pe deasupra Orșovei, Mehadiei și ajung la Reșița, unde, la ora 0,20 ACA-ul trage. De aici avioanele se îndreaptă spre Gravita la ora 0,35, Vărădia, Bocșa Română (2.00), Lipova (2,05) și Timișoara (2,34-2,50). ACA-ul a tras lovind un avion în motoare. Din avion s-au aruncat doi ociipanți: 1) locotenent (r) av. Jacobson Ghedeon (Giedeon Jakobson - n.n.), 23 ani, originar din Palestina. A fost prins de organele polițienești din Lipova. Vorbește franceza; 2) sublocotenentul (r) Cahane josef (Josef Hanany - n.n.), prins de organele militare, având asupra sa valută română, americană, elvețiană, greacă și egipteană. Vorbește limba germană. Ocupanții declară, că, după ce au aruncat manifeste deasupra Bucureșliului și Timișoarei, avionul a fost lovit de ACA în două motoare.*”’

Avionul din care s-au lansat cei doi ofițeri britanici era un B-24 *Liberator* care a decolat de la Benghazi pe 30 septembrie 1943, la ora 17,00, cu misiunea de a lansa manifeste asupra Bucureștiului și Timișoarei. După numeroase schimbări de direcție ale avionului, Giedeon Jakobson și Josef

Hanany – care erați etnici evrei³ –, îmbrăcați în uniforme militare britanice, au fost parașutați deasupra Li-

¹ Narcis Ionul Gherghina, *oj>. cil., |>. 2 1.*
-A.M.R., fond 5476, dosar 516. t. (>7).

'Giedeon Jakobson (nume ebraic: Arie Oreni) era născut la Tel Aviv, iar Josef Hanany (nume ebraic: Yehouda Asbibat) la Haita, în Palestina.

povei, fiind capturați de autoritățile române imediat după miezul nopții^{CLVI}. Buletinul special de informații al I.G.J. nr. 425 din 1 octombrie 1943 menționează: „Cei doi prizonieri sunt, englezi și purtau asupra lor două cutii cu explozibil.”² La percheziție s-a descoperit un cod secret și însemnări cifrate pe care Josef Hanany a încercat să le distrugă, rupându-le. Capturarea lor a fost anunțată în presă a doua zi.

La 24 octombrie 1943, un avion militar străin, neidentificat, a survolat Ploieștiul la mare altitudine, făcând imposibilă acțiunea bateriilor antiaeriene din jurul orașului. Nimeni nu a știut că, începând cu ora 14,20, de la înălțimea de 8 839 m, întregul perimetru al orașului a fost fotografiat metodic, cu teleobiective speciale, de către un avion britanic din Escadrila 60 Recunoaștere cu baza în sudul Italiei'.

Ultima parte a lunii noiembrie 1943 a stat sub o atmosferă de nesiguranță în ceea ce privește iminența un nou atac aerian întreprins de

CLVI Mihai Pelin, *oj). cit., p. 1 1 0.*

tAA.I.C., tolu I.G.J.. dosar 1 10/1942, voi. II, f. 33.

3 Mihai Pelin, ep. *cit., p. 125-126.*

'A.M.R., fond 4925, dosar 510, I. 70.

americani. Astfel, în ziua de 22 noiembrie, patru avioane necunoscute au zburat pe deasupra localităților Turnu Măgurele, Oltenița, București, Lehliu; trei bombe au fost lansate asupra localității Malu din Vlașca, dar și manifeste cu titlul „*Cetățeni din București, evacuați imediat orașul*”, producând neliniștea în rândul populației Capitalei'.

Starea de nesiguranță s-a menținut și în luna decembrie, când s-au dat din nou alarme aeriene, începând de la Reșița până în Delta Dunării, dar formațiile de avioane inamice au acționat numai în Bulgaria. În schimb, postul de radio Londra și-a intensificat anunțurile referitoare la apropiatele bombardamente efectuate de anglo-americani asupra României.

În noaptea de 21 spre 22 decembrie 1943, la ora 23,40, un avion neidentifical a intrat în spațiul aerian românesc prin zona localităților Zimnicea și Smârdioasa, zburând spre Alexandria, Roșiorii de Vede și Titu. Din avion au fost lansate manifeste și trei parașutiști britanici, care au fost prinși a doua zi, lângă comuna Plosca din județul Teleorman. Toți vorbeau bine românește și au afirmat că, înainte de război, au locuit în România, (iei trei erați Alfred de Chaslelain, Ivor Porter și Silviu Mețianu (fost cetățean român, stabilit în Anglia) și erau implicați în celebra operație „Aulonomous”^{CLVII}, prin care Aliații doreau să

CLVII Pentru mai multe detalii, vezi Ivor Porter. *Operațiunea . Inlownnous în. România pe vreme a război*, Editura I lumanitas, București, 2008.

-Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 1 13.

contacteze partidele politice din România (în special pe Iuliu Maniu, președintele Partidului Național Țărănesc) pentru a încerca încheierea unui armistițiu și scurtarea războiului. Se pare că aceștia trebuiau să fie parașutați pe domeniul de vânătoare al lui Emil Racotă, un prieten apropiat al lui Iuliu Maniu.

La 4 ianuarie 1944, Statul Major al Aerului înainta la SSA un raport prin care se preciza că s-a primit o informație din Turcia care anunța intense pregătiri ale aviației americane în vederea bombardării zonei petrolifere, a Bucureștilor și a altor obiective din România. Aceasta însemna că bazele aeriene din sudul Italiei erau operative și urmau să primească și alte unități de aviație pentru a începe bombardamentele asupra țărilor membre ale Axei și, în primul rând, a României". A doua zi, într-un comunicat, șeful Marelui Stat Major, generalul Ilie Șlellea, făcea cunoscut că inamicul executase în ultimul timp bombardamente repetate cu zeci de avioane asupra Bulgariei și că unele dintre ele au trecut linia Dunării intrând pe teritoriul național. Subliniind superioritatea numerică a inamicului, șeful Marelui Stat Major cerea întărirea apărării aeriene a României.

La începutul anului 1944, aviația de vânătoare română avea în serviciu Grupul 1 Vânătoare cu baza la Roșiorii de Vede, Grupul 6 Vânătoare, la Popești Leordeni, și Grupul 7 Vânătoare, la Pipera. În total, Sectorul 2 operații aeriene avea la

dispoziție 1 12 avioane, din care numai 56 puteau fi în alarmă, astfel că proporția de avioane disponibile era foarte mică. La 20 ianuarie 1944, când a fost inspectat Grupul 6 Vânătoare, unitatea era dotată cu 37 de avioane 1AR-81 armate cu tunuri și radio la bord, iar fiecare escadrilă avea câte 12 piloti cu experiență de luptă.

Și germanii au transferat în România două escadrile speciale: o escadrilă meteo și Escadrila 2 Vânătoare de Noapte, personalul navigant și tehnic fiind cazat în cazărmile de la Otopeni, Ziliștea—Buzău și Focșani.

Măsurile de întărire și pazei spațiului nostru aerian au continuat și în prima jumătate a lunii februarie 1944, când Escadrila 52 Vânătoare s-a mutat pe aerodromul de la Co- cargeaua, urmând să fie dotată cu zece avioane Me-109 E, armate cu Lunuri Oerlikon de 20 mm. Personalul navigant avea misiunea să apere podul de la Cernavodă și Capitala. Din cauza apropierii bazelor aeriene sovietice și a celor americane din Italia, care permiteau Aliatilor să execute bombardamente asupra României, s-a trecut la echiparea urgentă a aerodromurilor și terenurilor folosite, precum și a altora, în așa fel încât să se poată acționa operativ și de pe terenurile de rezervă. În acest context, Escadrila 52 Vânătoare trebuia să aibă pe aerodromul de la Mamaia

**306 1 VĂLERH! AVRAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

cele 10 avioane Me-109 E gata de luptă, pentru a preîntâmpina un atac de pe mare sau din altă direcție. Până să primească avioanele Me-109, piloții foloseau în continuare aparatele IAR-80.

Escadrila 1 Vânătoare de Noapte - fostă Escadrilă 51 Vânătoare - avea, la jumătatea lunii februarie, nouă echipaje antrenate, cinci continuându-și pregătirea cu instructorii germani la Ziliștea, iar două urmau Școala de zbor fără vizibilitate de la Popești Leordeni^{CLVIII}.

Situația nu era prea bună la Grupul 1 Vânătoare, dislocat, din decembrie 1943, pe aerodromul de la Roșiorii de Vede. Din cele trei escadrile ale unității (63, 64 și 43), numai două puteau răspunde la misiunile de apărare a teritoriului, întrucât piloții din Escadrila 43 nu-și terminaseră instrucția, nu executaseră trageri în poligon cu Lunurile Mauser, nu zburaseră la mari înălțimi și nu făcuseră navigație. De asemenea, personalul tehnic al grupului nu avea experiență și nu cunoștea bine exploatarea avionului IAR-80 aflat în dotarea unității.²

Începând cu luna martie 1944, acțiunile aviației sovietice și anglo-americane au fost tot mai prezente deasupra teritoriului național, prevestind marile bombardamente aeriene care aveau să urmeze. S-au intensificat misiunile de recunoaștere ale avioanelor sovietice - atât ziua, cât și noaptea -, care au survolat Sulina, Cetatea Albă, Orhei, dar și alte localități. S-au lansat manifeste în limbile rusă, română și ucraineană, chemând populația la

CLVIII Vasile Tudor, *op. cil.*, p. 73.

-Alexandru Armă, Sorin Turturică, *op. cil.*, [j. 41-42.

acțiuni de sabotare a economiei și a eforturilor militare lăcute de țările Axei. A crescut și frecvența lansărilor de parașuliști, care erau și agenți ai NKVD-ului sovietic, o parte dintre ei fiind capturați de jandarmi. Aceste misiuni ordonate de Slavka (înaltul Comandament al Armatei Roșii) s-au coordonat cu incursiunile avioanelor aliate în Banat, care au lansat, și ele, manifeste și parașuliști.

La 19 martie 1944, când armata sovietică a atins Nistrul, un prim avertisment la adresa autorităților române a fost lansat de postul de radio Londra, prin crainicul Wick- ham Steed, care comenta astfel apropierea rușilor de granițele țării: *„Aceasta înseamnă pentru România, că. a. sosit ceasul înfrângerii. Mitul proiecției germane a fost distrus, ca și mitul invincibilității germane. Dacă nu rupe relațiile cu Germania imediat, România va pierde puterea de a acționa ca o națiune independentă. 'trebuie ca poporul român, fără a. pierde nicio clipă, să. înfrunte realitatea situației în care se află. Repetăm că nu există, posibilitatea pentru România de a. conta pe timp, desfășurarea evenimentelor militare nu permite tocmai politice'.* Și postul de radio „Vocea Aniericii” amintea românilor, la începutul lunii martie 1944, cuvintele marelui om politic român Take Ionescu rostite în 1917, când armatele germane ocupaseră cea mai mare parte a României: *„Cred în victoria Ahaților ca și în lumina zilei”.*-

Subsecretariatul de Stat al Aerului fusese informat de pregătirile pe care Aliații le făceau în vederea bombardării masive a țării, iar măsurile

**308 / MI.ERIU AERAM,
ALEXANDRI ' ARMĂ**

luate au vizat întărirea capacității de apărare, prin dotarea Comandamentului Artileriei Antiaeriene cu noi baterii de lunuri.

Până la 1 martie 1944, Comandamentul Artileriei Antiaeriene a mai primit de la germani 21 baterii de 88 mm a 20 piese, șase baterii „Schneidet” de 75 mm a 12 piese, 12 baterii de 20 mm a 51 de piese semifixe și mobile și o baterie de proiectoare cu nouă piese. Bateriile de 88 mm au fost dirijate spre Ploiești, unde interesul germanilor era

¹ Mihai Pelin, *n/*>. *cil.*, p. 127-128.

-AMR., lond 547 1, dosar 1239, t. 45.

mare, iar cele de 20 mm la Mizil, Otopeni, Ploiești, Constanta și Cernavodă. Bateriile de 75 mm tip „Schneider” au fost instalate la Cernavodă și Ploiești, iar bateriile de proiectoare, la Constanța. Urma ca cea de-a treia rată de livrări să cuprindă tunuri de 88 mm și de 105 mm pentru șase baterii, iar de calibru 20 mm, pentru alte trei baterii¹.

Efortul depus de autoritățile militare române de a întări capacitatea de apărare antiaeriană a țării a fost însemnat în perioada 22 iunie 1941-l aprilie 1944. Astfel, numărul de ofițeri din artileria antiaeriană s-a mărit de la 305 la 942, al subofițerilor, de la 306 la 666, iar al trupei, de la 8 840 la 24 982 de oameni. În perioada 1 aprilie-22 iunie 1944 au acționai 92 de baterii grele, 62 ușoare, opt baterii de mitraliere antiaeriene, 12 baterii de proiectoare și cinci baterii de pândă. Numărul de victorii aeriene în perioada respectivă a fost de 434 sigure și 44 probabile².

Forța combativă a artileriei antiaeriene

româno-germane a fost reprezentată de 203 baterii, organizate în patru Brigăzi AA cu zece regimente. 49 de baterii au fost amplasate în zona operațiilor terestre, pe frontul din Moldova, și 154 de baterii (75%), la apărarea obiectivelor din teritoriu. Dispozitivul român al apărării antiaeriene din zona Ploiești includea Regimentul 7 AA (la Chițorani) cu Divizioanele 29, 28, 25, 26, 31 și Regimentul 9 AA. (Urle- ta), cu Divizioanele 36 și 38. Ambele se aflau în subordinea Brigăzii 5 AA, cu postul de comandă la Păulești'. Apărarea antiaeriană a țării și, în special, pentru zona Ploiești-București s-a bazat și pe aparatele germane de radiolocație Wurzburg și Freya, care au sporit eficiența sistemului de apărare, fapt constat și de americani.

'Ibidein, fond 1727, dosar 499, f. 7.

-Ibidein, dosar 435, I. 45-4(i).

' Ibidein, fond 1377, dosar 854, I . 489.

Autoritățile militare române au acordat o atenție specială apărării zonei petrolifere de pe Valea Prahovei, luând măsuri pentru creșterea în importanță a rolului apărării artileriei antiaeriene, fără a diminua cu nimic valoarea aviației de vânătoare, care a jucat, în această fază a războiului „rolul cel mai important dintre categoriile de aviație”^{CLIX}.

Forțele de aviație româno-germane destinate pentru apărarea teritoriului erau organizate, în aprilie 1944, pe trei sectoare de vânătoare:

CLIX A.N.I.C, Ionel PC.M.-Cab. Mii., dosar 36/1944, f. 273.

Ibidem, dosar 5/1944, 1. 193.

**310 / MI.ERIU AERAM,
ALEXANDRI ' ARMĂ**

„Sectorul I german”, cuprinzând zona: Otopeni—Ploiești—Buzău, cu dislocarea aviației pe aerodromurile din Buzău, Mizil, Ploiești, Boteni, lanca și Pogoanele-Buzău, Tândărei; „Sectorul II român”, cuprinzând zona: București-Popești Leordeni-Roșiorii de Vede, cu dislocarea aviației pe aerodromurile de la Roșiorii de Vede, Boteni, Otopeni, Pipera și Popești-Leordeni; „Sectorul III român”, cuprinzând zona Dobrogea-Cocar-geaua-Galați, cu dislocarea aviației pe terenurile de zbor de la Fetești, Capul Midia, Jibrieni, Mamaia și Ciocârlia de Sus (nord-est de Cobadin). Conducerea operativă revenea (Comandamentului Aviației de Vânătoare, cu punctul de comandă la Băneasa².

În acest timp, unitățile de aviație operative aparținând Corpului 1 Aerian român erau dislocate pe terenurile de zbor de la Roman, Gherăiești (nord-vest de Bacău), Tecuci și Huși.

Aviația română avea disponibile 450 de avioane, din care: 112 de vânătoare (de zi și noapte) în apărarea teritoriului; 164 avioane (din care 37 în baze) la dispoziția Comandamentului Forțelor Aeriene de Luptă (CFAL), din care: 29 de avioane de bombardament în picaj, 43 de bombardament de zi și noapte, 46 de observație, 15 avioane de legătură, 20 ele hidroavioane, opt avioane de transport, trei avioane de recunoaștere; alte 121 de avioane erau la dispoziția Corpului Aerian Român și 53 de avioane, la dispoziția Armatelor 3 și 4 române^{CLX}.

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 311**

Pentru a preîntâmpina intervenția trupelor germane asupra eventualelor avioane americane doborâte pe teritoriul românesc, așa cum s-a întâmplat la 1 august 1943, Statul Major al Aerului a ordonat Flotilei 1 Vânătoare, la 4 martie 1944, *„să pună în vedere unităților din subordine că ori de câte ori va fi cazul, avioanele inamice doborâte, personalul navigant lansat cu parașutele, parașutiștii prinși, ca orice /el de materiale, documente provenite de la inamic și a/lale pe teritoriul român sau sub administrație română să /ie păstrate și predate numai autorităților militare române, așa cum prevede ordinul 4 71584/28 august 1943. Reprezentanților armatei germane urma să. li se răspundă, în cazul că ar fi pretins prizonierii sau materialele capturate că, în conformitate cu înțelegerile stabilite între Marele Stal Major și Misiunea Militară Germană, toate acestea vor fi deținute de autoritățile române.”*²

La 22 martie 1944, generalul Henry Maidane! Wilson, comandantul forțelor aliate din Medilerana, a lacul să parvină la București o scrisoare ultimativă, destinată să determine capitularea armatei române. Cum, până la data de 28 martie 1944, data ultimei radiograme, partea română nu dăduse niciun răspuns, a fost lansat ordinul începerii bombardamentelor aeriene asupra rafinăriilor de petrol și căilor de comunicație din România, cu scopul sprijinirii ofensivei sovietice, care, în acel moment, se desfășura în nordul Moldovei și Basarabiei '. La 2 aprilie 1 944, a ajuns la Cairo și răspunsul mareșalului Ion Antonescu, care

menționa: „Am primii mesajul d-voastră. Vă rog să nu cereți unui popor mic, dar viteaz, care de două mii de ani luptă pentru viață, credință, șt libertate, să se dezonoreze și să se distrugă pe sine. Vă rog, nu cereți unui soldat cinstit și unui om bătrân să-și sfârșească, zilele în umilință. Așa. cum dvs. luptați pentru Anglia, lupt și eu pentru Patria mea, dar suferințele, lupta și amenințările sub care noi trăim, d-voastră nu vă puteți da seama. Noi amfost atacați, deși nu am atacat pe nimeni. Ceea ce este al nostru și a fost al nostru de secole, ei ne-au luat. Aliații și prietenii noștri au fost obligați de evenimentele europene din 1940 să ne abandoneze total, lăsându-ne astfel să. fim jefuiți de lașii noștri vecini. Niciunul din marii noștri aliați de atunci nu putea să ne garanteze frontierele noastre reduse, ca răspuns la strigătul nostru de alarmă. Alături de Germania, am fost nevoiți să ne opunem Rusiei, care zilnic ne umilea și ne amenința. Singura țară din lume, care la cererea noastră a fost de acord ca, în împrejurări dificile, să garanteze existența durabilă a națiunii, a fost Germania. Când poporul nostru va. trebui să. moară, nu-i cereți astăzi să accepte dizgrația și dezonoarea. Mare și glorios soldat cum sunteți, sunt sigur, veți înțelege. Ajutați-mă să salvez un popor, nu mă forțați să-l arunc în prăpastia fără sfârșit a distrugerii și rușinii. Noi suntem pri- eleiii d-voastră, nu dușmanii dvs. Niciun popor, sunt sigur, cu forțele aproape intacte, cum sunt cele ale noastre, nu. ar putea, să capituleze și să. se retragă din acțiunea în care însăși libertatea și existența lui sunt în joc,

INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 313

*fără o garanție serioasă pentru zilele care vor veni.
Că nu se va comite nicio indiscreție în legătură cu*

**314 / MI.ERIU AERAM,
ALEXANDRI ' ARMĂ**

acest mesaj, mă bizui pe d-voastră ca soldat".^{CLXI}

De la Cairo n-a venit nicio garanție, în schimb, la 3 aprilie 1944, a fost semnalată o nouă recunoaștere aeriană întreprinsă de Aliați deasupra Bucureștilor. La ora 11,30, de la o înălțime de peste 9 000 m altitudine, câteva avioane de recunoaștere decolate din sudul Italiei au executat o fotografiere aeriană asupra Capitalei,

INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 315

vizând zona cuprinsă între Chitila și Gara de

**316 / MI.ERIU AERAM,
ALEXANDRI ' ARMĂ**

Nord^{CLXII}. Liniștea aparentă de t are s-au bucurat românii după bombardamentul de la 1 august 1943 a durat numai opt luni și trei zile.

A doua zi, la 4 aprilie 1944, începea adevăratul calvar al orașelor românești, cu zeci de zile și nopți de atacuri aeriene parcă fără sfârșit...

ANEXE

-*tindem*, Ionel 5476. dosar 860, 1. 1 19.

'Mihnea Romano, *România în al doilea război mondial*, Editura Vestala, București, 2001, p. 91-92.

CLXI Mihai Pelin, *op. cil.*, p. 130.

CLXII A.M.R., fond 948, dosar 176, 1. 271.

MARELE STAT MAJOR
SECȚIA Al I-A
Biroul I Informații

DARE DE SEAMĂ
asupra
incursiunii aeriene inamice din ziua de 1 August
1943

I. în cursul zilei de 1 august 1943, o formațiune de circa 130 de avioane americane de tipul „Consolidated Liberator B-24” cu patru motoare au bombardat legiunea petroliferă CAMPINA și PLOIEȘTI, cu efort aplicat pe distilerile și rafinăriile de petrol.

I/. Teritoriul survolat.

OLTENIA de Sud și Nordul MUNTENIEI, între OLT și linia (: IS LĂ U-MIZ1L- U RZIC E NI (...)

2/. Execuția atacului.

.Avioanele au pătruns pe teritoriul național în mai multe valuri la interval de 20', cu începere de la ora 13,08 pe deasupra localității BISTREȚ (pe Dunăre, 50 km est Calafat) urmând ruta PIATRA OLT -SLYriNA-C.ĂEȘTL de unde:

- o parte s-au îndreptat spre PLOIEȘTI, iar
- o alta s-a dirijat spre BUFTEA, de unde a urmat C.F. spre PLOIEȘTI;

Atacul obiectivelor s-a executat la mică înălțime (100-150 m) în formațiune de 8-12 avioane, cu bombe de 250-500 kg, majoritatea cu diferite efecte întârzieioare.

Au fost atacate:

a) În regiunea petroliferă:

- PLOIEȘTI: Rafinăriile „Concordia”, „Orion”, „Astra Română” și „Vcga”;
- CÂMPINA: Rafinăriile „Steaua Română”, „Atelierul Central Astra”, „Uzina Electrică” și „Concordițtd.orești”;
- PRAZI: Rafinăria „Creditul Minier”.

308 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

b) în restul țării an mai fost atacate mai multe localități fără a prici- nui pagube importante.

în apropiere (le BUCUREȘTI, au fost aruncate bombe incendiare asupra filtrelor de apă de la ARCUDA (lângă Buftea) Iară a produce stricăciuni.

Terminarea atacului a avui loc către ora 15,30.

c) . Efectele bombardamentului:

a) PLOIEȘTI

- *Rafinăria „Astra Română”*, au fost lovite de bombe:

- uzina electrică,
- casa de cazane cu aburi,
- instalația „Mc Kce”,
- instalația „Cracking”,
- atelierul mecanic,
- patru rezervoare (nr. 4, 8, 9 și 400),
- biroul de expediție,
- dormitorul lucrătorilor și
- cazarma gărzii militare.

Rafinăria nu mai poate funcționa.

- *Rafinăria „Vega”* are lovite:

- bateriile 4 și 5 distilat e primară,
- instalația de „Cracking”,
- două rezervoare incendiate,
- parcul de rezervoare.

Nu poate funcționa.

- *Rafinăria „Columbia”* are lovite:

- instalația „Cracking”,
- instalația „Pipe Still”,
- majoritatea rezervoarelor incendiate,
- colonia rafinăriei.

Rafinăria nu mai poate funcționa.

- *Rafinăria „Creditul Minier” - IIRAZA*

Au fost complet distruse:

- instalația „Pipe Still”,
- instalația de stabilizare a gazolinei,
- uzina electrică,

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 309**

- casa de cazane cu aburi,
- parcul de rezervoare țiței, păcură și motorină,
- cantina lucrătorilor și
- căminul de ucenici.

Rafinăria nu mai poate fi pusă în funcțiune.

La PLOIEȘTI au rămas intacte rafinăriile:

- Unirea,
- Standard,
- Dacia Română,
- Redevența, - Xenia.

b) *CÂMPINA*

- *Rafinăria „Steaua Română” are lovite:*

- instalația „Stratforth A și B”,
- instalația „Cracking”,
- uzina electrică,
- stația și rampa de încărcare,
- atelierul mecanic.

Uzinele electrice CÂMPINA, GURA OCNIȚEI și FLOREȘTI nu au fost lovite.

c) *MORENI*

A fost mitraliată localitatea, dar nu au lăst victime.

d) *OCHIURI - GURA OCNIȚEI*

Atelierele I.R.D.P. au lăst incendiate.

A luat foc un batal de la sonda Nr. 98 I.R.D.P. OCHIURI.
În această regiune, au fost lansate și bombe incendiare,
care nu au produs pagube.

e) *BUCȘA NI*

X fost incendiată stația de dezbenzinare a Soc. „Steaua Română”.

S-a incendiat un rezervor de 60 vagoane de țiței al Soc. „Unirea”.

Parcul de rezervoare de gazolină al Soc. „Columbia” a fost incendiat.

***INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 310***

1) în afară de instalațiile industriei petroliere, au mai fost produse următoarele pagube:

- Gara PLOIEȘTI - SUI) arc ușoare stricăciuni.
- între stația PLOIEȘTI - SUD și TELEAJEN, un avion inamic a căzut peste un tren cu muniții germane, care a lăsat explozie.

- Gara PLOIEȘTI - TRIAJ:

- pe liniile de garaj „Astra Română”, a căzut o bombă de 500 kg. distrugând liniile 2 și 3;
- pe liniile 5 și 6 a căzut o bombă de 500 kg. incendiind un tren cu benzină (cazane D.R.B.);
- cazarma C.E.R. PLOIEȘTI - TRIAJ incendiată;
- în uzina de creuzotal traverse C.F.R. (Ploiești - Sud), au căzut 2 avioane inamice incendiind întreaga uzină;
- a fost spartă conducta de apă a Depoului și au fost avariate 3 locomotive, magazia de ateliere și atelierul Depoului.
- în PLOIEȘTI a fost distrus și penitenciarul, ptu faptul că un avion inamic a căzut deasupra lui.
- Un tren de muniții (10 vagoane) a fost lovit din plin, pe linia de racordare PLOIEȘTI - ES T, PLOIEȘTI - SUD.
- Două tunuri ale bâtei 86 A. (C. Orăștești) au fost distruse, iar depozitul de muniții a sărit în aer (1 500 de lovituri)¹.

La înapoiere, avioanele au bombardat Lalea Ferată BUCUREȘTI - CRAIOVA în apropierea gării STOLNICI, distrugând-o pe o porțiune de 300 m.

g) Pierderi:

- Avioane proprii pierdute:

- 5 avioane de vânătoare germane Me-109
- 2 avioane de vânătoare românești Me-109

- Victime:

Morti

Militari: Români: 12

Germani: 3

Civili: 80 (dintre care 61 la Penitenciarul Ploiești)

Răniți

Militați: Români: 2!)

Germani: 19

Civili: circa 170 (dintre care: 60 la Penitenciarii!

Ploiești)

11 - CUM A FUNCȚIONAT APĂRAREA AA

1/. Apărarea pasivă.

a) Personalul (le pândă și alarmă al teritoriului a semnalat la timp înălțimea și direcția avioanelor.

b) Lipsa totală a personalului tehnic pregătit pentru demontarea dispozitivelor de aprinderea bombelor funcționând cu întârziere, a contribuit la mărirea efectelor bombardamentelor.

c) De asemenea, s-a constatat lipsa specialiștilor necesari strângerii plăcilor incendiare și a bastoanelor explozive.

d) Populația nu a executat în totul măsurile de apărare pasivă, rămânând pe străzi și urmărind evoluția avioanelor.

e) Echipele de apărare pasivă destinate înlăturării dărâmăturilor și scoaterii cadavrelor, întărite cu premilitari, au funcționat în general bine.

2/. Apărarea antiaeriană activă.

a) Artileria AA a intrat în funcțiune în totalitate, de la începutul atacului.

Au fost consumate:

De bateriile românești:

- 342 lovituri de 88 mm.
- 4 414 „ „ 20 mm.

De bateriile germane:

- 1 110 lovituri de 88 mm.
- 13 528 „ „ 20 mm.
- 3 048 „ „ carabină.

b) Aviația de vânătoare a acționat pe tot timpul atacului cu:

- 69 ieșiri avioane germane.
- 58 „ „ românești.

- /. Pompierii.

La rafinăriile incendiate din Ploiești au intervenit, conform planului, pompierii germani, plus o companie pompieri din BUCUREȘTI.

312 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

Pompierii români din PLOIEȘTI au intervenit prin stingerea incendiilor din oraș și de la parcul de rezervoare „Steaua Română”.

Au strâns circa 200 bombe incendiare.

Mijloacele de stingere au fost insuficiente față de incendiile produse.

- /. Asistența medicală.

A funcțional în general mulțumitor atât pe teren, cât și în spitale. S-a dispus de mijloace necesare de transport.

- /. Politia și Jandarmii.

Au acționat pe teren echipe de:

- arestarea suspectilor și evadaților;
- verificarea morților;
- paza avutului societăților și gospodăriilor particulare.

S-a constatat că poliția și jandarmii nu știu cum să procedeze cu semnele de identitate ale prizonierilor sau morților. La unii prizonieri, li s-au luat plăcile de identitate și nu li s-au dat dovezi de obiecte personale ridicate.

0/. Rezultate obținute:

- Avioane inamice doborâte: 35 (...):
- Prizonieri: I 10 (...) i estul morți sau neprinși^{CLXIII};
- Apărarea AA a împiedicat în parte îndeplinirea misiunii asiatici inamice.

111. MATERIALUL DOCUMENTAR CAPTURAT ȘI INFORMAȚIUNILE OBȚINUTE DE LA PRIZONIERII INTEROGAȚI:

1/. A fost capturat materialul menționat în Tabelul anexă 12.

Din analiza documentelor capturate rezultă:

a) Din ordinul de operații al Grupului 389 Bomb.:

în ziua de 31 iulie 1943, Comandamentul Grupului de Bombardament 389, din Comandamentul 9 Bombardament ORIENTAL. APROPIAT, a ordonat bombardarea regiunii

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 313

petrolifere de pe valea PRAHOVEI.

Au luat parte la raid 1(>2 de avioane, din 5 grupuri diferite și anume: Grupul 3'6 - 24 avioane „ 93 - 33 ” ” 98 - 40 ” „ 44 - 35 „ „ 389 - 30 „

Total: 102 avioane

Pregătirea plecării s-a (acut în ziua de 31 iulie a.c.

în dimineața zilei de 1 august la ora 8,30 (7,30 ora românească) avioanele au decolat de pe aerodromurile din zona BENGHAZI ('To- cra-Benina-Bai ca-Regima-Maraua), urmând itinerariul: Insula Corfu -Est lacul Prespa- irot (100 km nord-vest Sofia)-Bisireț-Piatra Olt-Gă- eșli-zona petroliferă (...).

Se menționează în mod expres:

- „Trăgătorii vor acționa numai asupra amplasamentelor AA de pe sol.

Aveți grijă să nu trageți asupra rezervoarelor decât din ultimele avioane.”

- „ Tăcere radifonică absolută. Țineți transmițătorul închis până ajungeți la obiectiv”.

Bombele primelor avioane din aceeași formație erau prevăzute cu focoașe cu mare întârziere, iar cele ale avioanelor din coada formațiunii aveau focoașe cu întârziere mică (45 secunde).

b) *Hărți și schite (...).*

- Harta PENINSULEI BALCANICE, scara 1/1.000.000, pe care a fost Irasat itinerariul de urmat.

Pe această hartă se racordează fotografii și schite panaoramic pe care sunt trecute amplasamentele de AA și indicațiuni pentru evitarea lor.

- Schiță de navigație care servește la orientare.

- Harta GRECIEI. BULGARIEI și ROMÂNIEI de mărime 45/65 cm, imprimată pe mătase cauciucală.

c.) *Fotografii aeriene* ale regiunii petrolifere care cuprind:

- Rafinăria „Astra Română”

- Rafinăria „Orion”

314 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

- Orașul Ploiești
- Valea PRAHOVEI cu zona petroliferă.

Toate aceste fotografii sunt întocmite de circa 10 ani.

d) *Instrucțiuni* referitoare la:

- Descrierea și portul măștii de oxigen,
- Modul de declanșare a bombelor, '
- Dale lehnice de bombardament,
- Descrierea și funcționarea diferitelor tipuri de aparate radio,
- Cifru pentru transmiterea și recepția radio.

e) *Tabele de bombardament*, tipărite cu caractere (hiorescenle).

() *Rusolă minusculă și ferestreiu mic* îmbrăcat în cauciuc.

Busola împreună cu harta cauciucală servesc la orientare în caz de aterizare forțată, spre a ajunge într-o țară neutră, iar ferăstrăul pentru tăierea diferitelor obiecte de metal (probabil și a gratiilor închisorii unde eventual ar fi fost încarcerati).

-) *Personalul echipajelor* au mai avut asupra lor:
- 10 dolari americani,
- 500 lei românești,
- 1 monedă de aur engleză,
- 30 plăști egipteni și
- 1 liră sterlină.

-) *Asupra unor aviatori* s-au mai găsit și instrucțiuni scrise în care li se dau indicațiuni despre poporul român, precum și statui practice asupra procedurii de urmat în caz de aterizare.

Este *interesant de menționat* că în acest îndreptar se fac aprecieri asupra caracterului poporului nostru și al sașilor din România, astfel:

- „Poporul român este de origine latină și este descendent al vechilor romani; limba lui este de origine

latină, deci oricine știe spaniolă sau italiană își va da seama imediat că poate înțelege limba română”.

- „Românii sunt cinstiți, prietenoși – în special țărani – buni și ospitalieri cu străinii; urăsc pe ruși și iubesc pe francezi, englezi și americani; urăsc de moarte pe germani, care le-au ocupat țara în războiul trecut ca inamici și i-au tratat așa cum numai germanii pot trata o țară cucerită”.

- „În general, țărani clin sud și estul munților, vorbesc numai românește; în nordul și vestul munților, multi cunosc germana, ungara și sârba”.

- „Nu este de recomandat în situația aceasta să încercați să treceți principalul șir al munților Carpați, deoarece de ambele părți ale frontierei există mari concentrări de trupe românești și ungurești; peste munți sunt însă zeci de mii de sași, care- sunt chiar mai răi decât hunii de germani; acești sași locuiesc în orașe, sate și la ferme (...) rămâneți în partea de sud a munților”.

- „Românii sunt un popor c u mate demnitate națională.”

2/. Declarațiile prizonierilor:

Din declarațiile unui număr de 76 prizonieri (32 ofițeri \$1 44 trupă) interogați până acum, rezultă următoarele:

- Ordinul de operații al Grupului 389, care cuprinde date asupra organizării întregului raid, se confirmă în totul.

Au fost identificați prizonieri aparținând celor 5 grupuri de bombardament specificate în acel ordin.

- formațiunile aeriene care au atacat teritoriul României la parte din Comandamentul 9 de Bombardament, **ORIENTUL APROPIAT (9lh. liombcr CmmiiiindY**

Misiunile primite anterior de aceleași unități au fost:

- Bombardarea CRETEI;
- „REGGIO DI CALABRIA;
- „strâmătorii MESSINA;
- „gării MESSINA;
- „aerodromul de la BAR1;
- „ROMEI.

A 7-a misiune, considerată de participant! ca misiune de

316 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

sacrificiu, a fost bombardarea zonei petrolifere române.

- Aviatorii au primit ordinul ca, în cazul că vor găsi baloane de protecție ridicate, să treacă cu avioanele pe lângă ele.

În acest scop au fost desemnate echipe speciale de sacrificiu.

Atacul s-a dat în plină zi din două motive:

- pentru a se atinge obiectivele cu mai multă precizie;

- pentru a nu se cauza pierderi populației civile și cartierelor de locuit.

Tot în scopul de a cruța cât mai multe vieți omenești, declară prizonierii. S-a atacat într-o duminică, deoarece în acest timp lucrătorii nu sunt în fabrici.

Dacă au existat totuși cazuri izolate când s-a mitraliat populația, acestea nu pot fi considerate decât acțiuni individuale, contrar ordinelor categorice ce s-au dat în acest sens.

Foți prizonierii au afirmat că pe teritoriul românesc au găsit cea mai puternică apărare antiaeriană întâlnită până acum. Reacția aviației de vânătoare a fost slabă. Cei mai mulți susțin că nu au întâlnit niciun aparat de vânătoare inamic.

Ofițerii mai declară că nu se va repeta atacul asupra României, decât în cazul când nu s-a atins scopul urmărit, care a fost distrugerea industriei petrolifere.

În ceea ce privește organizarea raidului, se confirmă știrea că s-au făcut repetiții în LIBIA cu 2-3 zile înainte de plecare. În acest scop s-a construit un obiectiv asemănător uneia din instalațiile de rafinare, de la PLOIEȘTI. Participarea la antrenament nu a fost obligatorie pentru lotul personalului.

În drum spre țara noastră, din cauza cerului înnoorat, bombardierile au avut o oră de întârziere. Cantitatea de benzină alocată fiecărui avion fiind la limită, această oră de întârziere a îngrijorat pe toți și s-a știut de la început că un număr de avioane nu se vor mai putea întoarce la baze, din lipsa de carburanți.

La plecare, membrii echipajelor au fost adunați pentru a li se da indicații asupra României.

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 317

Li s-a spus că poporul român nutrește sentimente de simpatie pentru americani și că nici România, nici Statele Unite nu au niciun motiv să se considere țări cu adevărat inamice.

Atitudinea populației rurale față de aviatorii căzuți a variat de la caz. la caz. în general, toți prizonierii afirmă că îndată ce sătenii au tiHtit că sunt americani – și nu ruși, cum au crezul la începui – au încetat orice acțiune de molestare.

Unii prizonieri declară că li s-a dat apă și că sătenii le-au pus untdelemn pe arsuri.

Singurele nemulțumiri provin din modul cum tiu procedat jandarmii și organele de poliție, care, în multe căznii, au ridicat plăcile de identitate atât de la valizi cât și de la moi ți în loc să lase asupra morților una din cele două plăci și asupra celor valizi, pe amândouă.

Deasemema, spre deosebire de autoritățile germane, o bună parte din organele mai sus menționate au luat de la prizonieri ceasuri de aur, inele și alte obiecte personale, lăra a li se da adeverințe.

în ce privește tratamentul acordat, toți au exprimat mulțumiri pentru modul cum au fost tratați până în prezent și roagă să nu fie predați autorităților germane.

Cer ca lagărul la care vor fi trimiși să li se dea un profesor de limba română, deoarece doresc foarte mult să învețe românește.

- V. CONCLUZIUNI

I/. Organizarea și pregătirea raidului:

- Cele 5 Grupuri de Bombardament, care au atacat România iac [târle din Comandamentul 9 Bombardament, ORIENTUL AROP1AT;

- Grupările de bombardament care au participat la raid erau constituite dintr-un număr variabil de avioane, între 20 și 40;

- Bazele acestor formațiuni sunt situate în nordul Libiei, în regiunea Benghazi.

318 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

- Este demn de remarcat modul special cum a fost organizat raidul și grija care s-a pus în alegerea traiectului, marcându-se pe schițe special zonele de A.c.A. și direcțiile de zbor pentru evitarea lor.

- Plafonul de zbor a fost variabil, ceea ce a derutat mult acțiunea aviației de vânătoare.

- Raidul a fost îndelung pregătit și minuțios regizat, fiind considerat ca o acțiune excepțională (sacrificiu).

Astfel nu s-au omis nici informațiunile asupra țării românești, care s-au dat fiecărui aviator, și nici mijloacele necesare evadării în caz că vor cădea prizonieri.

- /. Dotarea cu material:

- Bombardierele care au executat raidul au fost de tip „Liberator Consolidated”, cu patru motoare, cu mare rază de acțiune (11,5 ore de zbor)¹, viteză 320 km, dotate cu circa 10 mitraliere, având ca încărcătură bombe incendiare și explozive (circa 1 500 kg).

- De remarcat dotarea bogată a echipajelor cu:
- hărți, schițe panoramice și fotografii, pregătite din timp cu deosebită grijă;
- aparate de transmisiune radio ultramoderne;
- fiecare om din echipaj avea asupra sa materiale necesare în caz de aterizate forțată;

- /. Execuția raidului și a bombardamentului:

- Asupra României este primul atac de zi, executat în masă și de la mică înălțime (150 m).

- foarte bombardierele au avut:
- misiunea de a bombarda industria petroliferă și
- consemnul de a ataca și apărarea A.A.
- Grija de a economisi muniția necesară luptei aeriene a fost în mod special menționată în ordinul de operații.
- Fiecare grup a avut obiective diferite.
- Atacul obiectivelor s-a făcut cu bombe explozive și incendiare și armate cu focoașe de întârzieri diferite.

¹Circa 12 (11) de litri de benzină.

4/. Reacțiunea apărării.

-Alarmarea apărării AA s-a făcut la timp.

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 319

- în regiunea petroliferă a fost îndeajuns ele eficace, fapi dovedit prin marele număr de avioane doborâte și împiedicarea as iatici americane de a îndeplini complet misiunea primită.

- De remarcat faptul că unitățile germane au executat trageri cu armament portabil, fapt ce nu s-a produs și din partea unităților românești. La altitudinea de 150 m, efectele ar fi fost apreciabile.

- S-a constatat lipsa personalului tehnic, necesar demontării locoa- selor cu întârziere și strângerii plăcilor incendiare.

- Parte din populația civilă nu a respectat măsurile de apărare pasivă.

- . ÎNCHEIERE

Importanța deosebită a acestui bombardament aerian, executai pentru prima oară în România și caracterizat prin:

- mare număr de avioane,
- mare precizie,
- la altitudine mică și
- executat în urma unui lung raid

reiese din:

a) Efectele bombardamentului,

b) învățămintele extrem de importante de ordin militar, în general, și în domeniul aeronauticii, în special, ce trebuie nasc din materialul capturat și interogatoriile prizonierilor.

Pentru documentare și posibilitatea continuării exploatării, prezenta „Dare de Scamă” a fost difuzată organelor interesate pentru a trage maximum de profit din această deosebită operațiune aviatică și a sc aplica la momentul oportun concluziile obținute.

Sursa: Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond
Președinția Consiliului de Miniștri - Cabinetul

**RAPORT PRIVIND PAGUBELE PRODUSE
DE BOMBARDAMENTUL DE LA 1 AUGUST 1943
ASUPRA TERITORIULUI ROMÂNIEI**

*REZULTATELE BOMBARDAMENTULUI ÎN AMIC
PAGUBE PRODUSE*

1. PLOIEȘTI:

a. Pagube materiale.

În oraș.

- 1 școală primară ușor avariată;
- 10 case incendiate, din care 8 au ars complet;
- Penitenciarul incendiat prin căderea unui avion;
- Cazarma Regimentului 19 Artilerie și 32 Dorobanți ușor avariate.

La rafinării.

Rafinăria ASTRA ROMÂNĂ.

Distruse:

- stația de Pipe Still;
- un generator al uzinei electrice;
- clădirea secției de expediție;
- una din aripile cazarmei;
- casa administrativă.

Arse (incendiate):

- atelierul de mecanică;
- transformatorii electrici;
- etajul de sus al magaziei de piese de schimb;
- 7 vagoane cu produse petrolifere.

Avariate:

Casa cazanelor de apă.

În total, rafinăria a pierdut 50% din capacitatea de lucru.

Rafinăria ORION.

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 321

- instalația de Pipe Still avariată;
uzina electrică și casa de pompe avariată;
 - 3 rezervoare cu produse petroliere, avariate;
 - instalația tle cazane de aburi, avariată;
 - 5 vorlagăre <lc la instalația ele rafinat,
incendiate;
 - o magazie cn materiale și 2 clădiri, incendiate.
- Instalația este reparabilă în aproximativ 15-20 de zile
(informația este dată la 3 august).

Rafinăria CEC A:

Distruse:

- instalația Kraking;
- bateria nr. 5;
- preîncălzitorul bateriilor nr. 3, 4 și 5;
- instalația de asfalt;
- conducta de gaze;
- 8 locuințe;
- 6 rezervoare.

Avariate:

- bateria 4;
- 4 rezervoare.

Rafinăria va putea funcționa în circa 10 zile cu 100
vagoane prelucrare zilnic și în 15 zile cu 150 vagoane
zilnic.

Rafinăria COLUMBIA:

Distruse;

- instalația Kraking;
- birourile;
- colonia de funcționari.

Avariate:

- instalația de Pipe Still.

Rafinăria a pierdut 100% din capacitatea de lucru.

Uzinele CONCORDIA METALURGICA:

Distruse:

- secția de cazangerie.

Avariate ușor:

322 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

- secția de tunuri.

IM C.F.R.:

La gară:

- geamurile sparte;
- linile 8 și 9 închise;
- magazia nr. 2 mărfuri incendiată;
- 1 vagon acoperit german, incendiat;
- 9 vagoane dintr-un tren cu muniții distruse.
- linile telefonice și telegrafice ale C.F.R. au fost

întrerupte.

la fabrica CREUZOT:

- uzina de impregnare distrusă;
- aproximativ 100 000 traverse arse.

la DEPOUL DE LOCOMOTIVE.

Distruse:

- parcul de păcură;
- distileria de păcură;
- cazarma lucrătorilor;
- magazia de piese;
- uzina electrică și pavilionul administrației cu o parte din birouri.

b. Victime:

- 09 morți;
- 110 răniți;
- 7<S răniți ușor.

Au fost aruncate în total 217 bombe explozive, din care 22 n-au explodat; 1430 bombe incendiare, din care 430 n-au explodat.

2. CÂMPINA

a. Pagube materiale:

În oraș:

- 20 case distruse complet prin incendiere;
- 30 case dărmate prin explozii;
- 150 casc avariate, imposibil de locuit (sunt reparabile încă);

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 323

- uzina electrică distrusă;
- stația ('..1'. Câmpinița complet distrusă.

La rafinării:

Rafinăria STEAUA ROMÂNĂ:

Distruse:

- instalațiile de uleiuri;
- instalațiile de smoală;
- instalațiile de parafină;
- stația de cazane.

Avariate:

- instalația de Pipe Still.

Rafinăria a pierdut 70% din capacitatea de lucru.

b. Victime:

- 9 morți,
- 23 răniți.

S-au aruncat 131 bombe explozive, din care 11 n-au explodat, și 2 000 de bombe incendiare, din care 500 n-au explodat.

3. BRAZI

a. Pagube materiale:

Rafinăria CREDITUL MINIER:

Distruse:

- instalația Pipe Still;
- instalația Kruking;
- stația de cazane;
- uzina electrică;
- laboratorul;
- stația de apă;
- 21 de rezervoare;
- pavilionul administrativ.

Avariate:

- conducta de legătură cu Giurgiu.

Rafinăria a pierdut 100% din capacitatea de lucru.

b. Victime:

- 8 morți,
- 7 răniți.

**324 / VALERIU AVRAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

S-au aruncat 52 bombe explozive, din care n-an lacul explozie 2, ți 90 de bombe incendiare.

4. FLOREȘTI (Prahova):

a. Pagube:

- s-a incendiat un rezervor al Soc. CONCORDIA;
- s-ati aruncai 10 bombe incendiare.

b. Victime:

- nu sunt.

5. BĂICOI (Prahova):

a. Pagube:

- 10 clăi ele grâu au fost incendiate;
- s-au lansat 41 de bombe incendiare, din care 26 n-au (acut explozie,

b. Victime:

- c. nu sunt.

6. SCAËNI (Prahova):

a. Pagube:

- a ars complet o vilă, evaluată la 5 000 000 Ici;
- au fost lansate 20 bombe incendiare.

b. Victime:

- nu sunt.

7. GÂGENI (Prahova)

a. Pagube:

- 20-30 clăi de grâu incendiate;
- au fost lansate 20 bombe incendiare.

b. Victime:

- nu sunt.

8. PLEAȘA (Prahova)

a. Pagube:

- a fost incendiată prin mitraliere o baracă a Bateriei 1 AX;
- au fost lansate 20 bombe incendiare.

b. Victime:

- nu sunt.

9. ALBEȘTI-PALEOLOGU (Prahova)

- au lăsat lansate 50 bombe incendiare, - nu este nimeni în pagubă și nici victimă.

10. BERCENI (Prahova)

a. Pagube:

- a fost distrus un tun din Bateria 89 A.A prin căderea unui avion inamic;

- au fost lansate 15 bombe incendiate.

b. Victime:

- nu sunt.

11. RÂFOV (Prahova)

a. Pagube:

- au fost lansate 7 bombe explozive și 15 incendiare;

- s-a mitraliat la sol;

- nu este nimeni în pagubă materială.

b. Victime:

- 2 răniți prin mitraliere.

c. PIETROȘANI (Prahova)

a. Pagube:

- au fost incendiate 8 clădiri de grâu;

- au fost lansate 90 bombe incendiare, din care 10 n-au explodat,

b. Victime:

c. 1 mort.

13. BUDA-PALANCA (Prahova).

- au fost lansate 130 bombe incendiate, din care 100 n-au explodat.

Victime:

- 1 rănit.

14. BUDA- gară - (Prahova).

a. Pagube:

- s-a mitraliat (renul personal de Slănic;

- o locomotivă avariată.

b. Victime:

c. Nu sunt

15. PLOPENI (Prahova)

- s-au lansat 70 bombe incendiare din care 30 n-au lăcit explozie.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

16. TÂRGȘORUL NOU (Prahova).

- s-au lansat 20 bombe incendiare.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

17. STREJNIC (Prahova).

- au fost lansate 30 bombe incendiare, din care 20 n-au făcut explozie.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

19. HÂRȘA (Prahova).

a. Pagube:

- au fost incendiate 3 case și școala primară;
- au lansat 4 bombe explozive.

b. Victime:

- nu sunt.

20. CORLĂTEȘTI (Prahova).

a. Pagube:

- au ars două barăci ale Bateriei 80 A.A cu tot echipamentul soldaților;
- s-au lansat 12 bombe explozive, din care 8 n-au lăcit explozie.

21. ȘIRNA (Prahova).

- au fost lansate 7 bombe explozive, din care una n-a lăcit explozie.
- pagube nu sunt.

b. Victime:

- nu sunt.

22. TĂTĂRANI (Prahova).

a. Pagube:

- 0 vite ucise;
- au fost lansate 30 de bombe incendiare din care 20 n-au făcut explozie.

b. Victime:

- nu sunt.

23. PARCUL PĂULESCU (Prahova).

- s-a mitraliat la sol un lagăr german.
- nu simt pagube.

Victime:

- 2 morii.
- - 2 tăniti.

24. PLOIEȘTIORI (Prahova).

- s-a mitraliat la sol satul.
- nu sunt pagube.

Victime:

- I rănit.

25. POENARI BURCHII (Prahova)

a. Pagube:

- o casă a fost distrusă prin căderea unui avion.

b. Victime:

- nu suni.

26. NEGOIEȘTI (Prahova).

a. Pagube:

- 3 s ite rănite;

- S-a mitraliat la sol.

b. Victime:

- 1 rănit.

27. BÂRCĂNEȘTI (Prahova).

- s-a mitraliat la sol.

- nu sunt pagube.

Victime:

- I rănit.

28. MĂGURENI (Prahova).

a. Pagube:

- recolta de pe (> ha de grâu incendiată pun mitraliere la sol.

b. Victime:

- nu suni.

29. POIENARI (Ilfov)

- 2 clăi de grâu incendiate.

30. BUFTEA (Ilfov).

- s-au lansat 2 bombe explozive și 70 bombe incendiare.

31. TAMAȘ (Ilfov).

- s-au lansat 2 bombe explozive.

Victime:

- 1 mort.

32. ARCUDA (Ilfov).

- s-au lansat 7 bombe incendiare.

Pagube:

- pe teritoriul acestor 3 comune (BUFTEA, TAMAȘ și

ARC.UDA) s-au incendiat 1 1 clăi de grâu.

33. BOLINTINUL DIN VALE (Ilfov).

- s-a mitraliat kt sol.

Victime:

- 1 mort,
- 1 rănit.

34. RUȘII LUI ASAN (Vlașca).

- s-a lansat o bombă incendiară.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

35. LEORDENI (Muscel).

- s-au lansat 8 bombe incendiare.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

36. BUDIȘTENI CIULNIȚA (Muscel).

- s-au lansat o bombă explozivă și 21 bombe incendiare, care n-au explodat.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

37. TÂRGOVIȘTE.

a. Pagube:

- stația de transformatori a Soc. „DOBREȘTI” avat iată prin mitraliere la sol.

b. Victime:

- nu sunt.

38. BUCȘANI (Dâmbovița).

a. Pagube:

- 1 stație de debenzinare avat iată;
- 5 cazane de țiței (2 ale Soc. UNIREA și 3 ale Soc. COLUMBIA) incendiate;
- 1 rezervor cu țiței al Soc. STEAUA ROMÂNĂ, incendiat.

b. Victime:

- nu sunt.

39. OCHIURI (Dâmbovița).

a. Pagube:

- atelierul Societății I.R.D.P. incendiat;

**330 / VALERIU AVRAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

- I batal cu țitei al Soc. ASTRA incendiat.

b. Victime:

c. nu sunt.

40. VIZUREȘTI (Dâmbovița).

- s-au lansat 3 bombe explozive, din t are 2 n-an lacul explozie. **Victime:**

- 1 mort.

41. VULCANA PÂNDELE (Dâmbovița).

- s-an lansat 3 bombe explozive, din care mia n-a lâcut explozie;

- mi simt pagube și nici victime.

42. CROVU (Dâmbovița).

a. Pagube:

- 5 case arse;

- s-a mitraliat la sol.

b. Victime:

- I mort.

43. BUZOIEȘTI (Argeș).

- s-au lansat (> bombe explozive;

- nu sunt pagube și nici victime.

44. IONEȘTI (Argeș).

- s-au lansat 2 bombe explozive;

- nu sunt pagube și nici victime.

45. BURDEA - gară - (Argeș).

- s-au lansat (> bombe explozive;

- nu sunt pagube și nici victime.

46. ȘERBÂNEȘTI (Argeș)

- s-au lansat 6 bombe explozive;

- nu sunt pagube și nici victime.

47. GLIGANU (Argeș).

- s-au lansat 1 I bombe explozive, din care 4 n-au lacul

explozie;

- nu sunt pagube și nici victime.

48. GRUIU (Argeș).

- s-au lansat (> bombe explozive;
- nu sunt pagube și nici victime.

49. RĂTEȘTI (Argeș).

- s-au lansat 12 bombe explozive, din care 2 n-au explodat și G4 de bombe incendiare;
- nu sunt pagube și nici victime.

50. ROCIU (Argeș)

a. Pagube:

- s-au lansat 32 bombe incendiare;
- 1 casă evaluată la 100 000 lei, arsă.

b. Victime:

- 2 morii.

51. STOLNICI - satul și gara - (Argeș).

a. Pagube:

- oficiul P.T.T. avariat, pagube 100 000 lei;
- 1 casă avariata, pagube 100 000 lei;
- 1 casă distrusă, pagube 100 000 lei;
- 2 boi uciși, pagube 65 000 lei;
- 2 magazine cu turte de floarea soarelui arse în gară, pagube 2 000 000 lei;
- 1 vagoane marlă avariate, pagube 1.200.000 lei.

b. Victime:

- nu sunt.

52. HÂRȘEȘTI - gară (Argeș).

a. Pagube:

- 150 m linie de cale letală distrusă, pagube 420 000 lei.

b. Victime:

- 3 morii,
- 2 răniți.

53. SLOBOZIA (Argeș).

- au fost lansate 3 bombe explozive;
- nu sunt pagube și nici victime.

**332 / VALERIU AVRAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

54. PODUL C.F.R. de pe VEDEA (Olt)

- au fost lansate 3 bombe explozive;
- nu sunt pagube și nici victime.

55. REȘCA (Dolj).

- au fost lansate 2 bombe explozive;
- nu sunt pagube și nici victime.

56. FÂNTÂNA REDEA (Dolj)

- au (ost lansate 3 bombe explozive din cate lina nu a explodat.
- nu sunt pagube și nici victime.

58. GÂNGIOVA (Dolj).

- au fost lansate 5 bombe incendiat e;
- nu sunt pagube și nici victime.

58. ROMULA - gară - (Dolj)

- s-a lansată o bombă explozivă, (ace n-a lacul explozie;
- nu sunt pagube și nici victime.

60. DOBROSLOVENI (Romanai).

a. Pagube:

- 5 case incendiate;
- 4 magazii;
- I 1 pâlnie și coșării
- 3 grajduri;
- 210 d. dai. grâu arse;
- 7 șire de tutun;
- I căpiță mazăre.

Pagubele sunt evaluate la 3 300 000 lei.

b. Victime:

- 2 morii;
- 1 rănit.

S-au lansat 53 bombe incendiat e din caic 2 n-au lacul explozie.

60. PIATRA OLT (Romanai).

a. Pagube:

- 5 case incendiate prin căderea unui avion inamic.

b. Victime:

- nu sunt.

**DARE DE SEAMĂ
asupra
INTEROGĂRII PRIZONIERILOR AVIATORI
AMERICANI**

**I. Constituirea grupului de ofițeri pentru
interogarea prizonierilor.**

Statul Major al Aerului, prin ordinul nr. 2425 din 6.Vili. 1943, fixează următorul grup de ofițeri cu misiunea să interogheze și să exploateze prizonierii americani lăcuți în urma atacului din I.Vili.1943 asupra legiunii petrolifere:

- Comandor av. Ștelănescu Mihail, Șei (le Stat Major al Comandamentului f orțelor Aeriene de Luptă

Comandor av. Pârlea Traian, Comandantul Aviației de Vânătoare din CE. AL.

- Ll.-Comandor av. Malinovsehi Rudolf din Direcția Sup. Aeronautică (Serviciul A.M.A.)

Căpitan av. Coravu Constantin, Șeful Biroului 2 Informații din C.E.A.L.

Căpitan av. Ceașii Tilus din Statul Major ;il Aerului, Secția a 2-a

Căpitan Dobrian din Comandamentul A.A.

Inginer Stratilescu Alex. din Direcția Tehnică

Inginer Iacovache Ioan.

Inginer Grama Emil „ „ „

- Căpitan Inginer Râpeanu Emil „ „ „

Conducerea lucrării a avul-o subsemnatul (*Comandor av. Ștelănescu Mihail - ii.n.*).

Odată cu constituirea acestui grup de ofițeri și ingineri, Statul Major al Aerului a întocmit un chestionar și instrucțiuni pentru interogarea și exploatarea prizonierilor americani.

Comandorul av. Pâclea Traian și inginerul Stralilescu Alex., fiind în concediu, n-au luat parte la interogare.

Pentru nevoile de lucru, grupul s-a completat cu:

Inginerul Andrei Ștefan din Direcția Tehnică din

***INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 332***

Elolila 1 Bombardament, pilot de bimotoare pentru tehnica bombardamentului și pilotajului.

II. de rezervă Ililard, de la Apărarea Pasivă, translator de limba engleză.

■,to|i uaiu
-OZKni llil!| III UOia.l.) IS ail.IU| Ulu'pnqa.UUI B B-IHJ
'l.inia3O|O3 iS ap'.iaiaS iiniinasq) inauj un: ion 'iinu.iu t:-s
iun:) «lii(| pnuiuuasqns op uiuidopu upoiam op n.iujip i:
uiuuu.ia.o i.iaiqo ^ .lojaa i: a.iuSo.iami ap upojaj^

IUUU.liaS ll.lajqo ni) .ii.wpii.miu
-i!) i5 .MAoupnii I:I,M|.I.) (I ui s.în.wp i: a.iuHo.iaui ap
aunipu unuami] UII: ai.iauiu u laiuznd ia iS azai|.o'o.iaun
us 'uutuo.i puln io na [a] -i:ii:<l ui 'nsquiaads iiiuuia.o
i.iaiqo ^ ua juqo.tdu i! .lolupj UII; a|a.iu^

CHiriHAK 'l| IIIA I l '•! -^P iv-mp u uaiuSoiauij iitizu.\ q
imnd UIMI 'iibio|,| mp p!)ids uii-.nui iu|ju'i.iaiuozi.id la.tj
uaiijoqns 04 is i.iaiy ap A pnoi 111 'i.iajqoqns gp lî i.iaiqo
ap 05 'iiiiuii; mp pigids t!| .11:1 'i.iaiqoqns j-^ i5 i.iajqo
4] liu.tfoiaui ISOJ m: 'prima;) |n.ii!uiuij; ir]

limpni! q i:aind i! ap ui'npuoa
ui iSnd isoj ni! ii.iaiuozi.id pui!) 'isniinu] | a) i:nrz ui
indaui nu ajiiunoiaui] aiusaau gojos .IOA as a)
lopunnsaq.) u.idnsu iquiap up I:A I5 uunq nun uaa ua.iuis
ui use.o pmoiAU i!| nn.iods'UB.ii q UA a.iua 'uuai.iatuu lud
-iqaa un na uanau.id uqo.id o aauj UA as lop.iu.oo.iami
ua.iuuii.iai uq -

lu.midu) pqui.iamui mp aSB.tixa uamd
IOA as a.) apiup ap isi umaaid auuai.iauiu laiuiAU u.idnsu
inaza.id uj uuud uiaAU a| aa u|iiiui.io]ui ap uuiuas puui)
pqiqua.id uj uiuauinaop .IOA as inuioiu ii i.iajqo ap
nqtidn.io ii.iqiuai 'api.iuoo lânii adaui as u ap aiuiuu] -
10p.1a1110z1.1d u.tdnsu aunisa.id oiaiu ainaaxa as nu u^-

(iiiu.8o.ni
ui aqu a.iunpui auuS.10 an.iapp ap luasunj iei u as q ii -
udn.i) ap u.iaiqo - nu.iudas nu ia nu n.iaiuozi.id ua
zauoiuau) asud 10p.1uqa.1nq asauaiiqod laadsu un up as
u u.iuj imiAJojoa 1? umiinasip ap .laiaujua un IMAU UA
'luu.ai.iauiu .10p.1a1uoz1.1d ua.iuno.iami tq quiinqa.tiui
ap uponj^ -

puuuuiasqns ap aiuioupu ii aiuaip.iaA iso) nu
a.iuuoDsaq.a aisa.ay ijzuaiuo) apun mpiiaiA.ias apo.\au ap
ii nuia 'i.ieSo.iaui ajsaau n.tuiad uiuxq ISOJ u-i aa
ua.iuuu.iusui nus a.iu o a.) uannqupads ap '(gpp | | | |^g
^NP ludo „') injn.iav |i: ioluj\ nqniui^ jnuipio aj) uuiuas as-
npuiuj quuos.iad 11:1101 is.aq.) un uuaoui UA dn.1.0

isaau uq) n icpnai u a.tuaaq -

:a|a,iuoiuui.în ju.iuioq mu a.iua udn
'(Vi'G I I11 A'9 '„P Pol'6 „**P inpuay je lofe^ jniuis ap
ajup a]tuni)anj)sui ii apu -ipjo pip nu-s apun 'c)dnq
ap auauay joppoj [njuauibpuEuio^ iq f161 isnfinn 9
ap cniz ui inunpu e-s uaiuSui ți uaiijo ap îndrug 'j**

■uzajoua
uquiq ap .io|iqsuu.i) ' loliipj IUJI; ap.iuj\ uq) toiai^ uajsi.u)
uuiidug

rivui'.inaNi X'în' 'ivwi.-ii'niwii'A /zk

Rezultatele la cate s-a ajuns cu interogările, atât ele către grupul român cât și cei 2 ofițeri germani, sunt destul bune.

3. Cum se prezintă prizonierii americani (...)

Din punct de vedere al ținutei militare, caracter și aspect fizic, prizonierii americani fac o impresie dintre cele mai bune.

Ofițerii germani cate au interogat sunt de părere că, ținându-se scama de cei capturați anterior, prizonierii americani care au acționat în România la 1 .August 1943, au fost aleși special pentru această grea misiune.

În general, ci se prezintă:

a. Fizic

- Vârstă 1 8-30 ani;
- prezentabili la înfățișat e și vioi;
- viguroși și sportivi.

b. Cultură generală

- Ofițerii activi, bine pregătiți, au la bază liceul, iar unii chiar studii universitare;

- Ofițerii dc rezervă, în majoritate foști studenți, au o cultură generală corespunzătoare;

- Subofițerii, care sunt tineri ca ofițerii, au o cultură mediocră.

c. **Instrucția profesională** este cunoscută bine de către ofițeri, însă fiecare numai în specialitatea care o are.

- **Subofițerii** sunt simpli manipulanți de aparate și nu cunosc principiile dc funcționat e ale acestora.

L.a fel ca și cultura generală, instrucția profesională parc a fi mediocră.

- **Piloiii**, care sunt *nimicii ofițeri*, au un antrenament ce variază între 200 și 1 500 ore de zbor.

- **Roiihardierii** prezintă unele lacune în pregătirea de specialitate (Escadra 21 liomb. este silită să ficiă observații și să dea instrucțiuni la data dc 15.1 V. 1943 pentru punerea ia punct a instrucției) (...)

d. **Caracterul, disciplina și simțul datoriei** ale acestor prizonieri sunt foarte dezvoltate.

Instrucția pentru păstrarea secretului este cât se poate dc temeinică .

334 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

Toți prizonierii au fost instruiți în a nu da niciun fel de relațiuni cu privire la chestiunile militare sau tehnice. Ei accentuează că, în conformitate cu convențiile internaționale nu li s-a poate cerc ca informațiuni decât numele, vârsta și numărul lor matricol.

La întrebările puse direct, fie de ordin tehnic sau tactic, ei răspundeau aproape invariabil: „N-aș putea spune”.

La cele de ordin politic, dădeau răspunsuri, în genere, simpliste.

Intrebuințându-se metoda - disculiuni generale și colocviuri - unii dintre ei au lacul o serie de afirmații destul de importante.

Maiorul Yacger și căpitanul Ferguson sunt tipurile i ele mai reprezentative din tot grupul de ofițeri.

Au aptitudini de comandanți:

e. Maiorul Ferguson face parte din Stalul Major al Grup. 389. oliței navigator și autorul ordinului de operații dat de Grup.

f. Maiorul Yacger a declarat că a cunoscut pe Generalul laici și a zburat cu el în America.

A salvat viața camarazilor săi, scoțându-i de sub dărâmăturile avionului căzut la Găiești.

4. Prizonierii reclamă că:

- obiectele personale și banii au fost luați de organele militate cc i-au arestat și cer să li se înapoieze aceste obiecte;

- echipajul maior Yacger a fost jeluît de către țărani, probabil din Găiești, unde a căzut avionul.

/Asupra celor reclamate de prizonieri este necesar să se lat ă o anchetă.

5. Greutăți întâmpinate

a. - N-au existat instrucțiuni date din vreme, care să stabilească normele de urmat în cazul când un avion inamic cade pe teritoriul român. De aceea:

- nu s-au stabilit echipajele (pc avioane) prizonierilor aviatori îndată și pc locul unde au lbtst prinși. Din această cauză, cu foarte mare greutate s-au putut reconstitui numai în parte din cele 35 echipaje câte au căzut pe

teritoriul țării;

- nu s-a instituit imediat pază la avioanele căzute, astfel că documentația și unele materiale aliate în avioane au dispărut.

Și astăzi această documentație și chiar materiale se găsesc în diferite părți:

- Marele Stat Major, Reg. 3 Aeriană, Secția 2 Aero. Direcții din S.S.A. și după unele informații chiar la Lzina I.A.R.

Cred că și unitățile militate din zona petroliferă, legiunile de Jan- darmi respective și chiar unii particulari dețin încă materiale și documente provenite de la avioanele americane căzute.

Este necesar (ca o măsură) să se adune toate aceste materiale și documente și să fie centralizate în mâinile unei comisii însărcinate să le studieze.

- Documentele captate n-au putut fi grupate pe avioane căzute, din cauză că n-a fost un singur personal care să le fi adunat. Aceasta a îngreunat cercetările și a făcut aproape imposibilă înapoierea obiectelor personale ale prizonierilor.

b. - Prizonierii, așa după cum regulamentele prevăd, după slăbirea identității și a echipajului din care iac parte, trebuiesc separați în grupe de ofițeri, subofițeri și trupă.

În cazul nostru, maiorul Yaeger și căpitanul Ferguson, ca și ceilalți toți ofițeri, au rămas kt un loc cu toți prizonierii.

Rezultatul a fost că num iții ofițeri au putut face ore de educație cu personalul lor care, chiar dacă ar fi voit să vorbească până atunci, nu o mai făceau pe urmă.

c. - Nu s-a putut avea un local adecvat pentru interogarea prizonierilor aviatori.

Este necesar să se construiască un lagăr special pentru internarea aviatorilor prizonieri, după modelul german, cu camere numeroase pentru separarea lot cel puțin până la

336 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

terminarea interogării, pentru că:

- personalul navigant este constituit totdeauna din militari selectați, cunosători a multor chestiuni militare ca unii ce sunt mereu în legătură cu frontul și interiorul.

Puși fiecare în camere separate, după câteva zile de singurătate, mai ales dacă captivitatea lor a început printr-o catastrofă aeriană, ci vor aveți poftă să vorbească neîntrebați. (Metoda este engleză, întrebuințată astăzi și de germani).

Este o chestiune elementară de psihologie, că izolând pe cineva un timp mai îndelungat, va vorbi în urmă mult mai ușor.

- Personalul navigant prizonier trebuie să aibă o pază mai severă, (ăi cunoștințe geografice numeroase, el va căuta totdeauna, când i se va prezenta posibilitatea, să evadeze, mai deseori decât camarazii terestri.

Faptul că un ofițer de aviație a fost trimis în Germania pentru a vizita un lagăr de prizonieri aviatori și a deplina metodele de interogare germane, arată că greutățile întâmpinate cu interogarea prizonierilor au fost apreciate ca juste.

6. Informațiunile prevăzute în această clare ele seamă provin din: -discuțiile avute cu prizonierii americani;

- studiul documentelor ce le-am putut avea la îndemână;

- schimbul de informații cu ofițerii germani. Însărcinați cu interogarea prizonierilor;

- proba practică făcută cu un echipaj american la avionul C.I.. (/»/- *scurtare de la „Consolidated Liberator” - n.n.)* lip 111 căzut la Trestiem.

Sarsa: Arhiva SMFA, Fond CAAT, 03/1, dosar 17, voi. I, 1. C>2-(>8

**LISTĂ CU PRIZONIERII AMERICANI
CAPTURAȚI LA 1 AUGUST 1943**

SITUAȚIA PRIZONIERILOR AMERICANI

I. OFIȚERI

a). *Piloți:*

1. William Henry Yaeger	Maior	CcLt. Esc.	28
2. Clav V. Eerguson	Căpitan	Pilot	23 „
3. Wallace C. Taylor			27 „
4. 1 lenry Lasco Jr.	Loeot.		23 „
5. Milion TcItsar			23 „
6. Ehner H. Reinhart			26 „
7. Melvin E. Neef			24 „
8. Wanlen Weaver			24 „
9. Robert O' Reilly			25 „
10. 11 liberi 11. Womble			22 „
11. Sincllev P. Hussey			25 „
12. Albert Aronson			27 „
13. Theotlore Helio			23 „
14. Jobn Dmley Palm			28 „
15. Worlhy A. Long			26 „
16. Willartl R. Beumonl	Subll.		21 „
17. Robert R. Snycler			24 „
1 8. Joseph l'ianoisc Kill	Loeot.	Copilot	23 „
19. Wilmcr Bassci	Subit.		25 „
20. Cari N. Larson			24 „
21. Ernesl L. Poulson			22 „
22. Rit hani II. Pendlelon			25 „
23. Loyd W. Reese			22 „
24. William E. Loye			22 „
25. Charles A. Smilh			22 „
26. Normau C. Aclams			26 „

338 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

27. Lavrence II.			25 „
Lancashire			24 „
28. Arthur W. Thompson			24 „
29. Clifton C. Foster	„	24 „	
30. Jerome D. Savaria „			22 „
31. Charles I). Cavitt			21 „
32. John O. Lockharl			

b). *Navigatori:*

33. Gareld J. Totlen	Locot.	Navig.	2G
34. Maynard G. Hubard			24 „
35. Waller M. Sorcnsen	Subit.		99 „
36. Richard W. Britt			21 „
37. Raymond I'. Warner			26 „

c). *Bombardieri:*

38. Charles N. Wallace	Locot.	Bombard.	24 „
------------------------	--------	----------	------

d). *Observatori:*

39. Albert A. Romano	Subit.	Observ.	22 „
----------------------	--------	---------	------

e). *Fotografi:*

40. Charles P. Decrevel	Locot.	Fotograf	23 „
-------------------------	--------	----------	------

Total Ofițeri: 40:

- 17

valizi

- 23

- 27 au

Din acest total:

fost

- 13

prinși de români
germani

11 SUBOFIȚERI

a). *Radio operatori:*

1. Jesse L. Hinley	Pitit.	Radio op.	26
2. I loward O. Ford			31 „
3. Harold Block			31
4. Russcll D. Muntley	Serg.		18 „
5. Robert E. Colcman			23 „

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 339**

b). *Mecanici:*

6. Frank D. Garctt	Serg. Maj. Mecanic	31
7. Albert E. SchalFer		ani
8. Allred A. Mash		25 „
		32 „

c). *Trăgători:*

9. Clcll B. Rille	Piui.	Trăgât.	25
10. Mack Fitzgerald			ani
11. Freci D. Randall			23 „
12. James J. Secllack			35 „
13. Ixlmond T. Terry			24 „
14. HanyC. Opp			28 „
1. 5. Arihur W. White			25 „
10. William E. Treichler			19 „
17. Alexancler F.			30 „
Rockinson			31 „
18. Robert F. Mead			26 „
19. Robert Wolle	Serg. Maj.		22 „
20. Bei nani G. 'Francii			24 „
21. I.uis C. Medeiros			21 „
22. Charles A. Reed			19 „
23. Jaek A. Bowker			23 „
24. James N. R. Vesl			23 „
25. George N. Vanson			23 „
20. Arihur C. Kensit			34 „
27. Earl C. Westocolt			22 „
28. Albert A. Bailey			20 „
29. Troy O. McCrary			22 „
30. Philip A. Rurak			24 „
31. Michael . Cicon			23 „
32. Edmond Howard			24 „
Smilh			20 „
33. Thomas Albert Holl			23 „
34. James W. Barker			21 „
35. Harnici T. (lodwin			30 „
30. Ilarold N. Yosl			20 „
37. James Brittain			23 „
38. Paul Breedlove			21 „
39. Frank . Suponeie			21 „
40. James E. Turner			30 „
41. Auslin 1). Chaslain			36 „

340 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRU ARMA

43. 1 larty O. Baughn	19 „
44. Delbert R. Warner	99 „
45. Raymond A. Heisner	21 „
4(». Charles'!'. Bridhes	26 „
47. Raymond C. Walaczka	21
48. William E. Thompson	99 „
49. IgnatiusJ. Diecidne	21 „
50. I'eter Passalacqva	23 „
51. Zerril J. Steen r.	36 „
52. Clay E. Snyder	23 „
53. Eanrence /V Yates	20
54. Dallis A. Robertson	29
55. Robert Rans	22
50. Delmar D. Schweigert	22 „
57. Wilbnr W. Zeger	22
58. Clark S. Eiizaplrck	25 „
59. John R. Ross	21 „
60. Donakl CE Wright	20
61. Eeo Sharp	20
(>2. James R. Waltman	23

Total Subofițeri: 62 : - 22 valizi
- 40 răniți

Din acest total: - 32 an fost prinși de români
- 30 an fost prinși de germani

NOTĂ: Numele și prenumele prizonierilor americani capturați la 1 august 1941 au fost transcrise după documentul original, de aceea nu toate sunt set isc un cct.

Sursa: Arhiva SMTA, fond CAAT, 03/1, dosar 17, voi. I,
I. 130 -133

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 341**

Anexa nr. 5

**ORDINUL DE OPERAȚII AL GRUPULUI
DE BOMBARDAMENT 389 „THE SKY SCORPIONS”
(Capturat de autoritățile militare române)**

*C. on unulanundid (trupului (II) A1T 389 de Bombardament
Biroul Operațiunilor
Berea II'*

Misiunea nr. 31 iulie

1. Timpuri (orc).

- a. - Organizarea zborului la 17.00, 31 iulie
- b. - Stațiuni: 00.30
- c. - Primul avion se scoate: 07.10
- <1. - Primul avion decolează: 07.15
- e. - Adunarea sau întâlnirea: 08.15
- 1'. - Plecarea (Tocra): 08.30.
- g. - Alte ore (timpuri): Urcarea¹ Piroton
Corlu..... Dunăre.....
- l. akul..... Pitești.....
- h. Obiectiv.....

II. Obiectiv general: Rafinăria de petrol de la Câmpina.

Obiectiv de detaliu: clădirea boiler-ului. Distileria și Cracking Poini (rafinărie).

III. Ordinea grupurilor:

al 370-lea - 24 avioane

„ 93 „ - 33 „

„ 98 „ - 40 „

„ 44 „ - 35 „

389 „ - 30

IV. Instrucțiuni speciale de semnalizare: Tăcere radiofonică absolută. Țineți transmisiile închise până ajungeți la obiectiv. (...)

¹ Uinir/ă a se compunea în timpul raidului.

V. Observații pentru echipaje: Trăgătorii vor acționa

342 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRI' ARMĂ

numai asupra amplasamentelor antiaeriene ele pe sol. Aveți grijă să nu trageți asupra rezervoarelor decât elin ultimele avioane. Nu uitati să păstrați muniții pentru avioanele ele luptă.

VI. Organizare. Ca la beției. Se va face plinul maxim de benzină în l egiunea ele organizare a raidului.

Comandantul aeljuncul al Crupului, maior Brooks.

Secțiunea a 11-a va înlocui prima secțiune în întregime.

Comandanți ele secțiuni: 1) Lt. Tolleson

2) Li. Sisson.

VII. Decolarea. Normală.

VIII. Adunarea. Pentru constituirea normală a grupului la -I 500 picioare^{CLXIV}. Adunarea cu Comandamentul ele Bombardament pe: linia 7- DRINA-TOCRA, la 4 500 picioare.

IX. Ruta la dus și observații. TOCRA – 38 °47' N, 19° 44' E (urcati la 10 000 picioare) Notei ele Coi'Tti – Est de lacul PRESPA – PIROT (coborâți la 7500 picioare), 43° 50' N, 23° 43' E PITEȘTI – l.P. – obiectiv.

X. Ruta de înapoiere și observații. Întoarcerea ușoară spre dreapta la 225° spre VĂLENI – lacul POTELEC (B.C. punct ele regi tipare) – Dunărea (urcați la 10 000 picioare) – BERKOV1ȚA – colțul ele sud al insului COREU - TOCRA-bază (...).

XI. Tactica defensivă. Altitudine minimă. Trageri la sol, pentru a neutraliza artileria antiaeriană.

Se va avea grijă să nu se lovească alte aparate prin ricoșeuri.

XII. Încărcătura de bombe. Primele 15 avioane: 3

CLXIV 1 pic ior = 33 cm.

- l linul = 1.30 urainv.

INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 343

bombe a I 000 (probabil funzi-); focos cu marc întârziere (...). Următoarele 9 avioane: 0 bombe a 500 funzi; focos cu mare întârziere (...). Ultimele 0 avioane: 6 bombe a 500 funzi; focos cu întârziere de 45 secunde (...).

XIII. Încărcătură de muniții. Gurile de foc fixe: 200 lovituri. Toate celelalte încărcătură completă. Muniție suplimentară: 500 lovituri. Total: avioane cu guri de foc fixe, 4 500 lovituri. Avioanele Iară guri de foc fixe maximum 4 000 lovituri.

XIV. Încărcătură de combustibil. 3 100 galoane^{CLXV}. Ulei: să se controleze să fie plin.

XV. Planul de atac.

Secția I-a

Altitudinea de bază: 7 500 picioare

(1)

Viteza: 200 mile- pe oră. Direcția atacului: 143°. Virali la dreapta până la cca. 220°. Se vor arunca bombele una după alta (nu mai multe simultan).

Secția II-a

Viteza: 200 mile pe oră. Direcția atacului: 143°. Virați la dreapta la cca. 200°. Se vor arunca bombele una după alta.

Nava conducătoare atacă ținta nr. I, avionul nr. 2 - ținta nr. 3, avionul nr. 3 - ținta nr. 2; cu excepția avioanelor ce zboară spre dreapta, care bombardează în felul următor: avionul nr. 1 bombardează ținta nr. 4, avionul nr. 2 - ținta nr. 3 și avionul nr. 3 - ținta nr. 1.

XVI. Aterizarea: Normală.

XVII. Observațiuni: Benzina poate curge afară din rezervoare în timpul decolării, aceasta datorându-se supraîncărcării.

**344 / VALERIU AVRAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

Sursa: ANIC, Ionel PGM - Cab Mii., dosar 393/1943,
f. 30-33.

NOTE
asupra
ROMÂNIEI^{CLXVI}

Națiunea română esle compusă din aproape 80% țărani și lucrători, restul fiind funcționari, meseriași, oameni de alăceri. comercianți și clasa bogătașilor. Sunt de origine latină, descendenți ai romanilor, limba lot predominantă este de origină latină și cine cunoaște spaniola și italiană, în special, poate înțelege în mare parte limba română.

Caracteristic esle că țăranii și o mat e parte din lucrători mai păstrează încă portul național, compus din pantaloni albi strânși pe pic iot (ilari), pe deasupra cărora poartă o cămașă sau o vestă albă (ilic). Celelalte clase ale populației poartă costume obișnuite europene.

Poliția în orașele principale poartă o unilormă maiou și agenții de poliție au pistoale automate.

Poliția la țară (jandarmii) poartă o uniformă albastră și au carabine sau puști; unii clin ei umblă călări sau cu motociclete cu ataș. În mai toate salcie există câte un post de jandarmi, în general cu un steag afară, la fel cu acela al băi bieț ilor.

Religia în România este Greco-Oriodoxă și se găsesc biserici mai în toate satele. Preoții sunt ușor de recunoscut prin bărbile lor și anteri- uri.

În generai țăranii din sudul și estul munților vorbesc numai românește; în nordul și vestul munților, mulți dimie ei știu ceva germană, ungară ori sârbească. Un număr considerabil clin clasele mijlocii vorbește ceva franceză și probabil engleză, în timp ce aproape toată c lasa bogătașilor vorbește franceză și ceva engleză. E puțin probabil să găsești pe cineva care să vorbească engleză, cu excepția celor clin vecinătatea regiunilor petrolifere.

Poporul român, în special țăranii, sunt (sic!) cinstiți,

prietenosi, buni si ospitalieri cu strainii. Ei iubesc: pe francezi, englezi si americani si se tem de rusi, li urasc de moarte pe germani, care: cu venit in tara lor

(< usi.usun.ti .)isa ii ai&.îuijmoi ni .iniip BSi.DS .))s,) IJZIM| EISV.DK 'l|rtit. ^i.K> pnx-n u|

UBioods

o.i |-iui BS soonqodou ij .11: i\$ IUBI înmiqo oiso e5e □joipoap
 'BAOIUO ap iii) -irdsop VA uns nni|t|ui BA 1.10 OIBO op 1.10 n.ioiq
 ISOOB I'IOOBJ o.iBooq no BUBIU lÎBp I? l-ÎÎBin|BS 1.10 BUB|B(I
 BA-I1O1BOOS '10 Op 1'lBldo.ldB BA pilB;)[oj B| q iod io iS
 BO inqBo ihj 10 no |0j B| nins 00 BIOOB od Bioodso.i 15 B|
 B.tnjBU oiBimuio op o.iBiu o no lodod un nins iiuBiuoți
 liBUIJB|B lioilins BO I1B1BIB nu ioni i5 lAispiduii i'iq n\
 'SO[IBIU ISL'S I)OA 0| 0.IBOLLISO|
 OJ OZB.q 0)|y
 YUB0I.IOU1B .IOIBIAB 1UI1S
 U'.] B11IZ BULiq"

:o|-i|tqiuBz i5 oiSouopi.id BUBIU
 opi'iiq] IBUI.IBUI |1AI3 Uuo.IA I1ISB.S BS [iqBqo.id U|jnd
 O|.tBO| oisq nizBA oq BS BO ppsi: i'nnind [-nu IOA|OAO.I IJOAB Bot:p
 qn.iOA|OAO.i no i'lBiuntoiuB nu 'IAISO.ISB pij nu 'IOA op oidoidi!
 os Bihqnclod BOBQ (q

OOBJB BA BS |5 n5l)ll5B.lBd ido.ip Bl BA BS
 BOjlld IB BIlBpid -od IOBO '[nuno.iA înmiul ipup 'toqz op
 O.DSBOA opumisoo I'II|.IBAZ\ (n

I.Op.lBO)

-BIUIU O.lOpOA UI liOAB 'BIUBUIO» 111 l')BZU0)B BS
 llB.ol[q<> IlOllins BOB([

toiul IBUI

op5Bio uip BAOIBO iu is BO 'i)5oio|[, 5 nSo.inonq tu (i.iBiquu is
 qiAio) IUBUI.100 op OlUli|IUU O B1S1X'.] pilllUI op pus B|
 IIOUBUIB.I BO I'5B 'OtU IOJ B| |5 O|BS 'o5B.IO UI osoinooj
 iiiiBUI.ioS II5OOb IBIUBUIJO;) uip uunq i5 BO IB.I op |0| iq nms O.IBO
 BUBiu.ioS auisuo op itioiuBo op mu op IOOZ nins nuntii oisod
 iBiq.o 'qnui unu îuooiiiB.iS ii[ntu 15 tunond nSo.inKun 15
 I)5OUBUIO.I odn.ii op i.iB.iluoouoo nms p.ionuo.q 0|B n.iBd
 opquiB op ooo.iBoop 'qiid iB;) .io|i) -unui |UÎUB| liooo.ll BS
 nBO.lOOUI BS IBpUBUIOOO.l oiso nu ZBO unioiu ll|

1)OOB| BS 00

OIOAUI BA BS |5 O|O3B BOlip BA BS O.IBO UOPI.ld

UM.IA IISIS BOBp 'I.IBIU O|05B.IO UI O|IAIO ouiBq
HB.uioo.id BA BS i5 ippunosi! BA BS IO5II IBIU .mo i5.op 'opSB.io i5
OIBS UI ijDUBUIB.I BS .UISIS IBUI lOOp 01S0 |B.tOU.oS U]
Op.tBUllznq BZBOlOip O| B5B BO n.nuod IUBUuOH op B'IBj itioioi.id
nins O.IBO IO BO IUJB 15 i.ioiqo.id rqnui i5nioi OSOSBS OS IIOO|(IUI I5
o.iBoi.iodns opsiqo muiid |o.iiod i5 O.IBOUBUI op B.ll'j 1I|(>H UB
15 JUOlOl.td" BO HUOA UB UU10B .IBI 'OlBduOO O[I.IB)
B|B.I| iod uuBtu.ioS iBiunu tuno B5B IBIB.IJ IIB-I I5 IOIUIBUI BO ino.111 |
iuoqzB.i uj

[EHI.OUO ui 'viujuio.i rquii] u[,

HIMJip vqn"rd o
rzraznra II piuiq ip sap: irm 'iipi™ IOIUIAI! un aulsap np.ip
(kuip ad op annn<| ipip .5.11!;) mo un .uds.ip risuoid mm
qntu a.ta.iud o vqm rs raind .m aa -a.moap 'ipuI.KI I !.\ nu
rs liuair ui) rs 'naai!| o rar)) .un 'msaaau ngosqr .51) 15 l.!
tr| (Ilima .1(1 ap UA.aa ni!l) l _S l)!|IAa rs 9IKp.ll 1!) liSl!
*.K)| ap.irOoO mp pur.nq I!A.)UI;) aci puud rarp ip iso
aj.iifoj uiA.ap imnuo.i nur ii: j

aAiii.unu auroq
mus i5 (rlroa iui!)) imunii iod as apiupuas tinp.mos i!a.ti!O|
j ap ijñnum urm rapa.) iiaind iui!) ap: ij.md apun u| pq apoq
uj triqa 'idoa q airod a.ira qmn.iod ipiui i\$ risixq apormois
aniauml'ur.iap i:p airod HA aqroq ad ndo.ns pipiaiaasm
pjip: - lunSn.ns p'iaads ui - raurm a] r ap aiumui 'apîom
rlroa na apian.q airoi lirpuls uns rlroa ap nuij.în;^) aia
inadad 'aiauiA 'aun.id 'iiaAinistn 'iiSo.i 'a.iad 'a.iam
'(aa.mip r.iroSn o rp .airod HA 'tqrpoap lipim raid liraurm
nu) i.inSn.iis mnaa.id 'aiadsiioid aiuaam -qr aipini auro)
asasr.b as auqmoiao ui rund aipii pi| pinS.trjs r| aq

qjunq aproj 'lurauaum ur|O(I"
niaunds Tn.iap) a| aa .bapim nu narq
inar) mpiia -IA.ias piqmiqas ui 'nrjqriaqo urs iiviuoim
launa.iA iurc| ui nopra una.tA qaar| rs aioA.au q DA pura
pizra n.nuad nes rqr ramei I'IH-A a.ira tu urm apSr.io
ruiiid n.ngop qr.usiid rs is aSr.io i\$ ams uj i)\$aurmo.i imic|
nri -uinqa.iiui rs niprSr pqnpumioaa.i q -rumnasul aa nS
IOA pqrqo.td a.ira .lopioa.id niidaaxa na 'iirauauir uiqop
na punqd airs m.id ijripiqip naAi! rs pqnqo.id aisk
HiuapiAa ajsa aiar.irs lo.ira r mamno na aanj r-ap iia.ii!
pura launir sap: irm Tnirpl rs r'misisui rs amq irm a irp
'ridaaar IOA nu ra .airod a.iaquudso i<>| u.iq yiuomp !

rp .as IA aa a.iraucm aaao n.uuad ijiiqd rs qi.iajo 'ap.inzra
amoi ti) •iiuaSr.to na is r|dmrmi ra id as nu aa n.taiq
'apuiia ap r.nqe ui aiuamqi! a.inao.id iſ-rs raiimpqisod 1S
nr iiiiu.li!) uu.ira pizra ui sap! imn - aiuiqo iod mm as nu
apifio) apiir.i oui is riurmoq ui airzqruoilr.i pi.ns nins
apiuaiuip! .amoi pi.tauaS ti)

■.lopur.iri apsna ui isuS liamd a| rs pqrqo.id mind
aisa 'iraipi.i io| mpiia.id rii.iomp is aopp uns na.iS ai.n'oj
asasr.S as 'rnuajna i5 pilim ai?aAi.td aa raaa iq maurm ap
runq ai.nioj rauamasr ap aisa a.ira (numi -.w" inqal nr ira
apuidap) r.i.b'rau auircl ap urm irm urs piui pnu ilil i -qra
risixq loiiur iq ii uiaisisuoa luamqr un aisa .mp 'mai!|d raid
isnb un a.ir nu mzmuaq iS miquiims na nus aidr| na 'rpioS
naurumi as a.ira •qmn iod a[> HUIH| mp vinar) ruaqp!.o
risrd o 'j'Sipnuvur aisa p'diaui.id io| piiiiaiui|v iraurui ap
aunq i.ui.iaiq apr urs aiura ap vq.iOA q airod irm nu tain ra
rsr 'iso.td auroj asaur.iq as ia runuuab riindnao na pura ap
i? lirb'oq ra id iscq nr nu Hirpoiaiu uiriuo.i iuoiH.ian| iſ
iiur.ir j

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 347

În cele mai multe casc și sate ale României se găsește băutura națională ele prune (un lichid lă ră culoare denumit „țuică”) care se oferă la toți musafirii; fiți atenți cu țuica, este foarte tare și nu este recomandabil să vă îmbătați și să faceți scandal.

O băătură similară denumită „drojdie” este și mai laie. Există de asemenea mult vin, în special la poalele dealurilor și pe câmpiile din regiunea Ploieștiului; se poate întâmpla ca și vinul să lie destul de tare și de aceea este preferabil să beți „sprit”, adică vin diluat cu sifon sau cu apă, o băătură foarte răcoritoare.

Mai toate satele, în special la șes sau la poalele dealurilor, își iau apa din puțuri și este foarte probabil să beți apă nefiartă. Mai bine beți „ceai” sau apă fiartă, după ce ați răcit-o.

În fiecare gospodărie țărănească și prin toate satele se găsește un număr foarte mare de câini, care se reped la picioare și vă lasă lă ră o bucată din pulpă dacă nu sunteți atenți; de aceea se recomandă să aveți un băț sau o piatră să-i țineți la distanță. Câinii în România suferă de turbare și dacă ai nenorocul să te muște vreun câine, caută să-l prinzi și să constăți dacă dă semne de turbare; dacă aveți vreo îndoială, este mai bine să vă predați autorităților, să le spuneți că ați fost mușcat de un câine turbat și să vă facă un tratament antirabic la București.

Tratamentul este neplăcut și necesită injecții în burtă în fiecare două sau trei zile, timp de mai multe săptămâni, așa că este mai bine să vă feriti să îiți mușcați.

În mod normal clima în România este caldă și uscată până pe la mijlocul lui august, după care e foarte probabil să fie ploi frecvente până la mijlocul lui septembrie. Restul toamnei este de obicei frumos, cu nopți din te în ce mai răcoroase până la începutul sau mijlocul lui noiembrie, când se face prea frig ca să mai poți dormi afară. În jumătatea a doua a lui decembrie, începe să lie foarte frig

**348 / VALERIU AVRAM,
ALEXANDRI' ARMĂ**

și ziua. În ianuarie, februarie și prima jumătate a lui martie este într-adevăr foarte frig, cade multă zăpadă și câteodată temperatura chiar la amiază scade la -30° , timp de mai multe zile la rând. În general, trebuie să știți că este imposibil să dormiți afară începând de la jumătatea lui noiembrie până la începutul lui aprilie și că este imprudent să petreceți ziua afară (lată a face mișcări) de la Crăciun până la mijlocul lui martie.

Singurele animale sălbatice ce ați putea întâlni sunt urșii în regiunile muntoase și lupii în pădurile munților și câmpiilor; lupii sunt foarte periculoși numai în timpul gerurilor mari, altfel sunt sperioși.

Urmează câteva noțiuni gramaticale și un vocabular american-ro-mân, indicând cuvinte și noțiuni de primă necesitate.

Moneda. Unitatea monetară este „leul”, însă în mod curent se întrebuințează pluralul care este „lei”.

Leul este divizat în 100 de „bani”, dar aceștia sunt așa de mici ca valoare încât sunt fără importanță. Cuvântul „bani” este de asemenea întrebuințat, însemnând monedă în general.

Cursul normal de schimb în prezent ar fi 1 250 Ici pentru un dolar american.

Un lucrător mijlociu sau un țăran câștigă cam 80-200 Ici pe zi (8 sau 20 de cenți americani), după regiune și după lucrul ce-l face. O sumă de 200 până la 400 lei (20 până la 40 cenți) este așadar o sumă importantă pentru ei.

***INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 349***

303/1913, I. 30-1 I

**PROCES VERBAL ÎNTOCMIT DE O COMISIE
TEHNICO-MILITARĂ DESPRE CIRCUMSTANȚELE
ÎN CARE A FOST RĂNIT ÎN LUPTĂ
SUBMAISTRUL CL. I TELIBAN GHEORGHE**

PROCES TERRALNR. 15

.Astăzi anul una mic nouă sunle patruzeci și trei, ziua
10, luna august, la Pipera:

Noi, comisia <le anchetă lehnico-medicală instituită
eoni. Ord. de zi. nr. 259/1943, compusă din:

Președinte: Cpt.-cdor Miclescu Gh.

Cpt. av. Enăchescu Ioan

Membri. Medic maior dr. Bestelcy O. Petre

întrunindu-ne în Comisiunc, pentru a cerceta cauzele
accidentului smstr. cl. I. Teliban Gheorghe, am constatat
următoarele:

Accidentul a avut loc în ziua de 1 august 1943, în
luptele cu avioanele inamice de la Bolintinul din Vale -
IK'ov.

Serviciul a lost ordonat de Sectorul 11 Vânătoare.

Examenul medical al accidentului:

Fractura gambei stângi în 1/3 medie, combustioni de
gardul I ale feței și combustioni de gradul 11 ale
membrelor superioare.

Cauzele accidentului:

Avionul a fost atins de proiectile inamice, în timp ce
ataca un avion inamic:.

Accidentul s-a produs în timpul și din cauza zborului
ordonat în timp de: război.

L.S.

PREȘEDINTE

Cpt.-cdor. av.

/ss/Miclescu Gheorghe

Cpt. av. /ss/Enăchescu I.

Membri:

p. med. maior dr. ss/

INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 351

Med. It.-col. dr. Marinescu

Suna: Document original din Arhiva personală
a prol. dr. Valcriu Avram (donat de Teliban
Gheorghe)

**CONSUMUL DE MUNIȚIE AL UNITĂȚILOR DE
ARTILERIE
ANTIAERIANĂ ROMÂNE ȘI GERMANE ÎN TIMPUL
ATACULUI
DE LA 1 AUGUST 1943**

Unități	Calibrul	Au tras		Nr. proiectile		Observații	Sursa	
		Baterii	Piese	Total	De			
Bl. rom.	Baterii 88 mm	15	68	1 152	21.35	În dor. dr arhivă „Jm - lriit girlr”	Darr dr Scamă n Stuf uhu Mu joi ti!. lcruhu ilin 21 An^.	
	Bateri 20 mm și 37 mm	6	78	19171	24.96	În doi. tir arhivă „h nlrriit aiilnmab”		
Bl. germ.	Baterii 88 mm	21	96	2100	21.87			
	Bateri 20 mm și 37 mm	10	132	36800	27.80			
Bt. rom. și germ.	în total s-au tras (artileria antiaeriană română și germană)						Dtnrn tir scamă a SSA din 21.09. 19-11 (Arhivele Mdihur lIomân. lmid 1 >76. dosar 6. ltlul 826 y ltlul 858)	
	Baterii 88 mm	36	16-1	3 552				
	Baterii 20-37 mm	16	210	56 27 1				
	TOTAL GENERAL	52	374	59 823	(aproximativ 60 000 lovituri)			
Rom.	Baterii 88 mm			699			Delir thn l'ap<t)/id lh^ . 5 hi. 1.1. ni unidiuriii Comand. . hi. . 1.1 și al Hoț;. > .lrit) dat 03.08. 1913 (Arhivele Militare Hiimăiir. fond 1 3/6. dosar 6. /da 172)	
	Baterii 20 mm			-1 51 1				
Gerin.	Baterii 88 mm			1 1 10				
	Baterii 20 mm			13 957				
	în TOTAL s-au tras							
	(ai baterii 88 mm			1 809				
	Cu baterii 20-37 mm			18 471				
TOTAL GENERAL				20 280				

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 353

*Sursa: *** Istoria artileriei și rachetelor
antiaeriene române, voi. 1, Editura Modclism,
București, 1996, p. 299*

AVIONUL						SOARTA ECHIPAJ			
Gr.	Ev.	'r. scrie	II).	Nuwe	PILOT	r. Meni.	A lorii	Priz.	
4-1	66	42-40162	A	<i>FORKY11</i>	Gentry, Rowland M.	9	8	1	I
4-1	66	41-23778	I-	<i>IMYI.I.GK</i>	Eelben Robert E.	9			N
-14	66	42-40375	(.	<i>SCRAPPYII</i>	Scrivncr, Thomas E.	9	9		F
44	66	41-23936	.1	<i>QDEF.N ANNE</i>	Haherty, Joseph E.	9			E
44	66	41-23811	K	<i>FASCINATIN' WTTCH</i>	Miller, Robert E.	9			R
44	66	41-24153	L	<i>SAD SACK 11</i>	Lasco, Henry A.	9	5	4	N
44	66	42-40764	M	<i>HELENH. HAPPY</i>	Irby, Shelbv L.	9			D
44	66	42-40777	N	<i>FLOSSIE FLIRT</i>	Hughes. Charles E.	9			E
44	66	41-24015	R	<i>WIXG DIX'GER</i>	Winger. George W.	9	7	2	A
44	67	42-40995	C	<i>SATANS HE1.I. CAIS</i>	Hotiston, Rowland B.	9	9 '		S

41	67	42-63761	1)	<i>IJEAXER</i>	Wcaver, Worden L.	9	1	8			Doborât în România; cazul la Vișina.
44	67	41-23779	G	<i>402</i>	Henderson. Char- lic I'	9					Aterizai în Maha; întors la bază a doua zi.
44	r»	42-40780	H	<i>AVAUAIM.E JOXES</i>	Jones, Fred E.	9		9			Căzut în Mediterana pe drumul de întoarcere.
44	67	41-23817	L	<i>SCZY-Q</i>	Brandon. William I I.	9					Aterizat la bază.
44	67	41-24232	M	<i>CA LA HA X'</i>	Hill. James E.	9					Aterizat în Malta: întors la bază a doua zi.
44	67	42-40267	N	<i>HORSE FIA'</i>	Mitchell. Edward R.	9			9		Aterizat în Turcia; echipajul reținut.
44	67	41-24229	1*	<i>nrzz/x" IIEAR</i>	Camerun. William R.	9					.Aterizat la bază.
4 4	(')7	-12-10371	Q	<i>G.I. (.Al.</i>	Reinliari. Elinei H	9	1	8			Doborât în România; cazul la Piatra-Oh.
44	68	42-10071	c:	<i>MARCARET AXX 1/</i>	Jansen. George R.	9					Aterizat la bază.
44	68	41-23788	1)	<i>. 11 'EXCER</i>	Hughes. William 1).	10					Aterizat la bază.
44	68	12-40731	X	<i>HAG MAG THE MOTHHAJ. OI EEX</i>	Mariin. (ieorge P.	9					Aterizat la bază.
II	68	41-23699	p	<i>LEMOX DROR</i>	Phillips. Reginakl II.	9					Aterizai la bază.
4 1	68	11-21225	i	<i>FLIK AU.EY</i>	Alexander. Da\ id W.	9					Aterizai la bază.
1 1	68	41-2121 1	i	<i>II7.VG4.VD1 PRAYER</i>	I Iolmvs. Wallei 1.	9					Alei i/<ii la bază.
44	68	4 I-23813	'	<i>VICTORY SHIP</i>	Dichl. John 11.	9	1				.Aterizai la bază.
4 1	68	12-40373	z	<i>XATCHEZ REELE</i>	Shamion. Eunice M.	9					Alei izar la bază
II	.506	42-10172	G	<i>LYXX FER! 11</i>	Andcrson. William X.	9					Aterizai la bază.

11	506	11-21235	C	<i>EARTHOUAKE</i>	Bimker. Walter 1.	9					/k rızal la bază.
■11	506	12-4 1013	1)	<i>TROI 'ELE</i>	Stevens, («ordon S.	9					Aterizai la bază.
11	506	1 I-24201	o	<i>BALDYAND H/S BROOD</i>	Strung. William H.	9					Aterizat la bază.
11	506	12-40778	T	<i>SOI THERN COM-FORT</i>	Austin, Horace W.	9					Aterizai la bază.
1-1	506	4 I-24234	u	<i>AIR. 5 HYi</i>	Beam. James C.	9					Aterizai la bază.
14	506	42-10370	\'	<i>HEA\ 'EN GIA' WAIT</i>	Whitlock. Charles A.	9					A abandonat misiunea; aterizat în Cipru.
44	506	4 2-4 0606	X	<i>TIMBA-A-H!</i>	Larson. Richard A.	9					Aterizat la bază.
4 1	506	11-21282	Y	<i>RUTH-LESS</i>	Slough, Frank 1).	9					?\lerizai la bază.
11	506	11-21283	z	<i>01.1) CROW</i>	McAtec. James C.	9					Aterizat la bază.
44		41-24024	34	<i>BEWTTCHING wrrch</i>	Carpenter. Regi- nakl L.	9					Doborât în Marea Ionică pe drumul de întoarcere.
93	328	11-24192	A	<i>DOGPATCH RAIDER</i>	Avandano, Joseph	10					Aterizat în Sicilia; întors la bază a doua zi.
93	328	41-23711	B	<i>JEKK 'S NA TURII.</i>	Hickman, Cleveland D.	10					Aterizat în Sicilia; întors la bază a doua zi.
93	328	42-40604	C	<i>XIT/IA"5.1AYm</i>	Ford, Htrrel E.	11					Aterizat la bază.
93	328	41-23722	c	<i>HOOMERANG</i>	Martin. Rov G.	11					Aterizat la bază.
93	328	41-23729	D	<i>SHOOT WKE</i>	Black. George C.	11					A abandonat misiunea; aterizai la bază.
93	328	42-40994	l)	<i>HELES WENCH</i>	Baker. Addison E.	10	10				Doborât în România; căzut la Ploiești.
93	328	42-40246	F	<i>THUNDER MUG</i>	Longnecker, Rus- sd1 1).	11					Aterizat la bază.

93	328	42-10128	J	<i>BAU. OF FIRE III</i>	late, Joseph S.	11					Aterizat la bază.
93	328	42-40612	K	<i>EUROCLYDOX</i>	Portei, Enoch M.	11	8	3			Doborât în România; căzut la Plopu
93	328	42-10608	M	<i>VULGAR VIRGIX</i>	Turner, Claude A.	10			10		Aterizai în Turcia; echipajul reținut.
93	329	4 1 -23809	N	<i>HELLSADROP-PIX 11</i>	Harvcy. J u 1 ian A.	10					A abandonai misiunea; aterizai la bază.
93	329	42-40127	O	<i>THAR SHE P.LOWS ,4G.4/.V</i>	Merrill. Charles 1'	10					Aterizat la bază.
93	329	4 1 -24111	P	<i>PICCADILLY FIL- LEY</i>	Collins. Theron U.	10					A abandonat misiunea; aterizat la bază.
93	329	41 -23682	Q	<i>THE BUSTED EVEXT</i>	Broun. George S.	10					Aterizat la bază.
93	329	41-23811)	s	<i>TAKFU</i>	I lurd. Earl C.	10					rVerizat la bază.
93	329	12-40765	I	<i>VALIAXT VIRGIX</i>	DeMoni, Rnsseli 1).	10					Aterizat la bază.
93	329	12-40781	U	<i>HELLS AXGELS</i>	Harms. Rov C.	10	9	1			Doborât în România; căzut la Chitorani.
93	329	42-10801	X	<i>THE LWYJAXE</i>	Mcchan. William E.	10	9	1			Doborât în România; căzut la Ploieșiori
93	329	11-21230	Z	<i>/O-/OS SPECIAL DELIVERY</i>	McBride. Ralph J.	11	1 1				Doborât în M. Ionică pe drumul de întoarcere
93	330	12-10969	A	<i>BIG XOISE</i>	Erninons. John W.	11					A abandonat misiunea; aterizat la bază.
93	330	11-211 17	A	<i>TUF. DTCHF.SS</i>	Polis. Ramsav 1).	10					Aterizat la bază.
93	330	11-21109	c:	<i>READY& WILLIXG</i>	Roche, John R.	11					Aterizat la bază.
93	330	12-10613	E	<i>PUDGY</i>	Ieltser, Milion	11	6	5			Doborât în România: căzut la Ogrezeni

93	330	11 -23717	H	<i>EXTERMIXATOR</i>	Roper, Hugh R.	1 1	11				(ăzut pe drumul de în (oarece re după o coliziune cu <i>LETERR/P</i>
93	330	42-40609	I	<i>JERSEY ROVXCE</i>	Long. Worthy A.	10	6	4			1 lobarâl în România; căzu la Ploiești
93	330	42-21121	J	<i>REVER nn></i>	Ollille. Viclor E.	1 1	8	3			(iăzut pc drumul de întoarcerc după o coliziune cu <i>EXTERNI- XATOR</i>
93	330	11-24'226	L	<i>LTAH MAX</i>	Stewart. Walter 4'.	10					Aterizat la baza.
93	109	42-40617	N	<i>JOSE CARIOCA</i>	Slampolis. Nicholas	10	10				Doborât în România; căzui la Ploiești
93	109	41-21105	Q	<i>TUPELO HSS</i>	Dessert. Kenneth O.	11					Aterizai la bază
93	■109	41-23742	R	<i>LIBERTY IAD</i>	McFarhnd, Kenton 1).	11					Aterizai la baza
93	■109	41-24215	S	<i>WCKY</i>	Kendall. Harokl K.	11					Aterizat în Sicilia; avionul avariat.
93	■109	41-23754	u	<i>Lim.E IMW</i>	Wilkinson. Richard L.	12			12		Aterizat în Turcia; echipajul reținui.
93	■109	11-24298	V	<i>QUEEXIE</i>	Broun, Llewellyn L.	11					Aterizat în Sicilia; întors la baza a doua zi
93	409	4 2-4 0265	W	<i>HOXKEYTOXK GAL</i>	Womble. Hurbert H.	10	1	9			Doborât în România; căzut la Strejnic.
93	409	42-40611	X	<i>DEATH DEALER</i>	Geron, Alva J.	11	1				.Aterizat la bază.
93	409	42-40610	Y	<i>SATAN X SISTER</i>	League, Miles R.	10					Aterizat la bază.
93		41-24259	30	<i>IYAR MAI!)</i>	Freese. Howard W.	9					A abandonat misiunea; aterizat la bază.

98	343	41-11776	O	<i>JERSEYJACKASS</i>	McGraw, John J.	10	8	2			Doborât în România; căzui la Brceni.
98	3-13	41-11810	P	<i>THE WITCH</i>	Darlington. Julian T.	10		G		4	Doborât în Bulgaria pe drumul de întoarcere.
98	343	42-41007	P	< necunoscut >	Gooden, Clarence W.	10	8	2			Doborât în România; căzut la Ploiești
98	343	41-11767	Q	<i>SHANGHI I.II.</i>	Lookei; Cari S.	10					A abandonat misiunea; aterizat în Sicilia.
98	343	41-11761	R	<i>THE SOI AU'</i>	LeBrechl. Rovdcn L.	10					Aterizat în Cipru; întors la baza pe 5 august.
98	343	42-40635	s	<i>FOVR EYES</i>	Hadcock. Lawrence	10	10				Doborât în România; căzut la Ploiești
98	343	4 2-4 0082	'[	<i>PRIXCE CHARM- IXG</i>	Bennett. Thomas \V.	9					A abandonat misiunea; întors prematur la bază
98	343	41-11896	u-	<i>XIGHTMARE</i>	Bleyer. Julian N.	10					Aterizat la baza
98	343	41-11921	w	<i>XORTHERX STAR</i>	Lhiderwood, Glen W.	9					Aterizat la bază
98	343	42-40313	X	<i>KOOTS</i>	Murphy. Laurenc E.	10	8	2			Doborât în România; căzut la Ploiești
95	313	12-10361	V	<i>sxow wnn E . I.VIJ THE SETEX DWARFS</i>	Gunn. James A. 111	9	8	1			Doborât în Bulgaria pe drumul de întoarcere.
98	313	11-I 1620	z	<i>EDXA EIJ7.AEETH</i>	Havertv. James C.	10					A abandonat misiunea; aterizat la bază.
98	34 1	4 I-21197	A	<i>TAGAI.OXG</i>	Hinch, Ralph \.	10	3	3			Doborât în România; cazul la Ploiești
98	311	41-21026	B	<i>HAHY</i>	Weislcr. Francis E.	10					A abandonat misiunea; aterizai în Cipru.

98	34-I	41-21198	C	<i>THE VULGAR VIRGIN</i>	Taylor, Wallace C.	10	9	1			Doborât în România; căzui la Românești
98	344	41-11768	1)	<i>KK.KAPOO</i>	Nespor. Robert J.	10	8				Accident la decolare.
98	344	41-I 1803	E	<i>ROȘIE WRECKEM</i>	Arens, Herbert W.	10					A abandonai misiunea; aterizat în Malta
98	344	41-24040	F	<i>mc. OPERATOR</i>	Eduards, Hoover	10					A abandonat misiunea; aterizai la bază.
98	344	4 I-11819	G	<i>RAIX'CHY</i>	Neeley, Samuel R.	10	8	9			Doborât în România; căzut la Ploiești.
98	399	41-23656	H	<i>ROWDY H</i>	Gasion, Allen B.	10					A abandonai misiunea; aterizat la bază.
98	399	41-23795	I	<i>SNEEZY</i>	Johnson, Donald G.	10					Aterizai la bază.
98	344	41-23733	J	<i>SKIPPER</i>	ColchagoiK George D.	10					A abandonat misiunea; aterizat la bază.
98	344	42-40208	K	<i>SAD SACK</i>	Banks, William D.	10					Aterizai în Cipru; întors la baza pe 5 augusti.
98	394	41-24311	L	<i>HADLEY'S HAREM</i>	Hadky, Gilbert B.	10	3				Căzut în mare lângă coastele Turciei.
98	344	41-11825	V	<i>HAIL COLUMBIA</i>	Kane, John Riley	10					Aterizat în Cipru; avionul a fost grav avariat fără a mai putea 6 reparat.
98	345	41-24246	N	<i>SEMPER FELIX</i>	Sulflow, August W.	10	9	1			Doborât în România; căzui la Ploiești.
98	345	91-11779	O	<i>CHIEF</i>	Fravega, Thomas P	10					Aterizai în Sicilia; întors la baza a doua zi.
98	345	42-40663	p	<i>MATERNEI? WARD</i>	Ward, John V'.	10	8	o			Doborât în Marca Ionică pe drumul de întoarcere

98	3-15	42-49991	Q	<necunoscut >	Deeds. James A.	10	9	1			Doborât în România; cazul la Ploiești.
98	345	41-11886	s	LIL/OE	Hussev, Lindcly 1*.	10	5	5			Doborât în România; căzut la Ploiești.
98	345	42-40102	1	OLDBALDY	Dore. John J.	10	10				Doborât în România; căzut la Corlătești.
98	345	4 1 -23661	L'	BLACKJACK	Hahn, Delbert H.	10					.Aterizat în Sicilia; întors la bază a doua zi.
98	345	-11-11766	V	CHUG-A-LUG	Morgan. LcRov B.	9	1				Aterizat la bază.
98	345	42-40102	w	THE SAXD MAX	Sturnlels, Robert W.	10					Aterizat în Sicilia; întors la baza pe 3 august.
98	345	42-4(1316	X	SXAKE EYES	Blevins. Ilituv M	10	1				Aterizat în Sicilia; avionul a fost grav avariat fără a mai putea 6 reparat.
98	345	42-40312	Y	AI RE LOBO	1 homas. John B.	10	9	1			Doborât în România; căzut la Ploiești.
98	4 15	12-10662	A	BLICK MAGIC	Ban ii, Duighi D.	10					Aterizat la bază.
98	4 15	1 1 -24 10E	B	LFETLE /OE	Pclligrew. Weslev X.	10					Aterizat la bază.
98	4 15	12-63758	1)	LTL/CGHAH)	Nicholson. Robert G.	10					Aterizat la bază.
98	4 15	11-237.52	E	BOILER MAKER II	Heliu. Theodore E.	10		10			Doborât în România; cazul la hcslicni.
98	4 15	42-10195	1	PEXELOPE	Speiser. Martin .A.	10					.Aterizai la bază.
98	115	4 1-11815	(.	DAISY MAE	Ellis. Leu is X.	10					Aterizat l.i bază.
98	4 15	4 1-11817	11	STIXGER	Opsata. Andreu W.	10					Aterizat la bază.
98	1 15	41-11836	1	LII. 'DE-ICER	Memck. James L.	10					Aterizat la bază.
98	115	11-2 1023	.1	FERTILE MYRTLE	Shingler. 1 lerberl 1.	10					Aterizai la bază.

98	415	4 2-4 0322	K	<i>THE CORNHUSKER</i>	McCarlv. Neti	10	10				Doborât în Marea Ionică pe drumul de întoarcere.
98	415	42-40520	M	<i>YEX TU</i>	McGuire. Edward 1'	10	7	3			Doborât în România; căzut la Bărcănești.
98		42-40973	Z	<i>UATTLEAXE</i>	Salver, Charles A.	9					Aterizai la bază.
376	512	41-24297	20-E	<i>CHIEF 1 YAHOO</i>	Hines. Willord E.	10			10		Aterizat în Turcia; echipajul reținut.
376	512	41-23724	22-Z	<i>DOOD1.EBUG</i>	McAtee. John E.	9					.Aterizat la bază.
376	512	41-24258	23-A	<i>DESERT LILLY</i>	Iovine. Guv '1'	9					A abandonat misiunea; aterizai la bază.
376	512	42-40563	28-D	<i>WOX'GO WOXGO!</i>	Flavelle. Bi ian W.	10	10				Căzui în Marea Mediterană la câteva ore după decolare.
376	512	42-40229	31-B	<i>BOMB BOOGIE</i>	Miller. Richard '1'.	10					Intens la bază.
376	512	41-24294	36-V	<i>BREWERY VAGON</i>	Palm, John D,	10	2	8			Doborât în România; căzut la I atărani.
376	512	42-40658	38-F	<i>OI.E SARGE</i>	Miller, James 1.	9					Aterizat în Sicilia; întors la baza pe 5 august.
376	513	42-40315	40-P	<i>WOI.F PAGK</i>	Deveuve. James P	9					Aterizat la bază.
376	513	41-11779	41-N	<i>1.1'1. ABNER</i>	Whillock. Huber H.	9					Aterizai la bază.
376	513	41-11916	42-F	<i>TANGERINE</i>	Hobbs, Charles L.	9					Aterizai la bază.
376	513	41-11591	45-G	<i>QVEEN BEE</i>	Zimmerman. William R.	9					Aterizai la bază.
376	513	41-24032	51-K	<i>I.ETS GO!</i>	Eogel, Ernest W.	9					Aterizai la bază.
376	513	42-40317	54-L	<i>BARREI. HOUSE BESSIE</i>	Eriberg, Wayne \'	10					Aterizat la bază.

376	513	4*2-4(1660	56-A	EVETEE RICHARD	Lear. Dean E.	9					Aterizat la bază.
3 7 fi	514	41-11935	60-E	PER DIEM II	Storz. Robert H.	10					Aterizat la bază.
376	514	41-24310	62-1)	PATCHES	O Sullivan, Donakl 1,	10					Aterizai la bază.
376	514	41-11636	63-P	WASH S rvn	Bock. James	10					Aterizai la bază.
376	511	4*2-40206	64-1	8 RALL!	Conn. Mvron R.	11					Aterizat la bază.
376	514	41-24252	70-W	clară nume >	Rvan. Lyle 1'.	9					Aterizat la baza.
376	514	41-23410	'-J	THE GREMLIX	Whipple. Harlen 1).	10					Aterizat la bază.
376	514	42-40657	74-U	G.E GIXXIE	Appold. .Norman C.	9					Aterizat la bază.
376	515	4 2-4 0664	100- A	TEGGIE .4xV	Compton, Keith K.	10					Aterizat la bază.
376	515	4*2-40203	81-L	< necunoscut >	Bltv, Charles W.	9					Aterizai la bază.
376	515	41-1 163(1	83-M	CHEMA'	Dufbur. Jeromc R	9					Aterizai la bază.
3.76	5 15	42-40232	85-\	«necunoscut >	Hoit, Guv E.	9					Aterizat la bază.
376	515	42-40319	ss-r	<necunoscut >	Hurd, Donaklson B.	9					Aterizat la bază.
376	515	4 1-21030	90-K	<necunoscut >	Gluck. Edwin L.	9					Aterizat la bază.
376	515	41-2 4031	91-S	<necunoscut >	Wright. Frank C.	9					Aterizat la bază.
389	561	12-10746	B	OLE HUSH	McLaughlin. Frank B.	10					Aterizai la bază.
389	561	42-40772	C	SCHEHEREZADE	Blackis. John 1 ^	10					Aterizat la bază.
389	561	4 2-4 0803	1	<necunoscut >	Smilh. Richard B	10					Aterizai la bază.
389	56 1	42-40776	II	OU) RUSTER LE TE	Wright. Robert 1..	10					Aterizat la bază.
389	56 1	42-40773	1	<necunoscut >	Fowble. Eduard L.	1(1					Aterizat l<i bază.
389	561	12-10753	J	OLE KICKAPOO	1 highes. Llovd 11.	10	8				Doborât în Români.t: căzut la (ăunpina.
389	565	12-106*29	X	THE SCORPION	Caklwell. Kviinelh M.	10					Aterizat la bază.

3
6
0
/
V
A
L
E
R
/
U
A
V
R
|
M

389	565	42-40719	p	<i>SACK-TE E SAEFY</i>	Braly. Rov E.	10					Aterizat la bază.
389	565	9'2-3(1716	R	<i>YOLRS TRGEY</i>	Rodenberg. Elinei R.	10					Aterizat la bază.
389	565	42-4 074 4	8	<lără nume>	James, Harokl L.	10			10		Aterizat în Turcia; echipajul reținut.
389	565	42-10787	\	<i>YAGAI OXI) KIXG</i>	McCoi mick. John B.	10					Aterizat în Cipru; întors l.i baza pe 3 august.
389	565	42-10795	X	<i>THE GOLDEX SAXDSTOIM</i>	'Iblleson. James E	10					Aterizai la bază.
389	565	32-40775	Y	<i>WOLF WAC.OX</i>	Malson. Kcnneith H.	10					Aterizat la bază.
389	565	31-23933	Z	<i>SIVEET ADEI XF II</i>	Podolak. Stanislaus J.	10					Aterizat în Cipru; întors la baza pe 4 august.
389	566	42-401 15	A-	<i>IIOOMEKAXG</i>	Neef. Mtlvin E.	11		11			Doborât în România; căzuî la Buioiu.
389	566	42-4 0722	B-	<i>THE LITTLE GRAMPER</i>	Dieterle. Jack W.	10					Aterizai la bază.
389	566	42-40735	C-	<i>SAXD-MTCH</i>	Norton. Robert W.	10	9	1			Doborât în România; căzut la Cămpina.
389	566	42-40706	E-	<i>TOXDELW</i>	Whitener, Cecil J.	10					.Aterizai la bază.
389	566	42-40623	I-	< necunoscut >	Westerbeke. Donald G.	10					Aterizat în Malta; întors la baza a doua zi.
389	566	42-40738	J-	<i>THE OKIAHOMAX</i>	Conrov. 1 hoinas C.	10					Aterizat în Malta; întors la baza a doua zi.
389	567	42-40793	H-	<i>RLOXDS AWAY</i>	Nading. William I).	10					Aterizat în Cipru; întors la baza pe 3 august.
389	567	42-40619	N-	clară nume>	Ward. Emerv M.	11					Aterizat la bază.
389	567	42-40743	O-	clară nume>	Sisson. Dale L.	10					Aterizai la bază.

389	567	42-405-4 4	R-	HITLER S HEARSE	Mooney, Robert O.	10	1		9		Aterizat în Turcia; echipajul reținut.
389	567	42-10747	s-	<tără nume>	Scldidge. William M.	1(1					Aterizat la bază.
389	567	42-40807	u-	<fără nume>	Spumei; Cliester E.	10					Aterizat la bază.
389	567	42-40733	V-	<lară nume>	Gerrick. Claretice W.	10					Aterizat la bază.
389	567	42-40782	X-	CHA'nAXOOCA CHOO CHOO	O'Reilh. Robert J.	10	1	9			Doborât în România; căzut la Xedclea
389	567	42-10751	Y-	<necunoscin >	Dcnton. William J.	10					Aterizat la bază.

PIERDERILE SUFERITE DE AVIAȚIA ROMÂNĂ

Unitatea	Tipul avionului	Seria/Nr.	Locul	Cauza	Echipajul	Observații
Gr. 6 Vt.	IAR-80	222	Ploiești - Rafinăria „Vega”	doborât de inamic	Slt. av. Carol Anastasescu	avionul distrus, pilotul rănit.
Gr 6 Vt.	IAR-80	139	Crevenicu (Videle)	lovit de inamic	Adj a v. Gheorghe Cocebaș	avionul avariata, pilotul sănătos.
Esc 51 \ \	Me-II(IC	1819	Bolintin-Vale	doborât de inamic	Cpt. av. Marin Ghica. Smtr. Gheorghe Teliban	Avionul distrus: pilotul mort, radiooperatorul rănit.

3
6
2
/
V
A
L
E
R
/
W
N
E
V
E
R
A
N
D
E
A
S
U
P
R
A
P
L
O

IWNJG 6	Me-I 10 I-4	4778	Raia	lovit de inamic	necunoscut	aterizat forțat, avionul avariat ' 2W<.
1V./NJG6	Me-110 I-4	4646	lângă Ploiești	lovit de inamic	necunoscut	aterizat forțat, avionul avariat 10'7.

PIERDERILE SUFERITE DE A VIAȚIA AMERICANĂ (Pierderile suferite de aviația americană indică numai avioanele doborâte pe teritoriul României)

Unitatea	Tipul avionului	Seria/Nr.	Locul	Cauza	Echipajul	Observații
44 BG	B-24 D	41-24015	Poienarii Brudii	doborât de inamic	<i>IU.</i> George W. Winger (P) <i>2U.</i> Edward Barnett (CO) <i>IU.</i> Frederick H. Palmer (N) <i>Sgt.</i> Jacob Gradwohl (B) <i>TSgt.</i> Harold Kretzer (MB) <i>Sgt.</i> Howard E Gotls (RO) <i>SSgt.</i> Michael J. Cicon (M) <i>SSgt.</i> Bernard G.Traudt (M) <i>Sgt.</i> Elvin L. Phillips (M)	avionul distrus; 7 morti, 2 prizonieri (Michael J. Cicon, Bernard G.Traudt).
44 BG	B-24 D	42-40995	Ploiești - lângă Rafinăria „Brazi”	doborât de inamic	<i>Copt.</i> Rowland B. Houston (P) <i>IU.</i> Louis V. Girard (CO) <i>2U.</i> William Scoli (N) <i>SSgt.</i> Charles G. McMackin (B) <i>SSgt.</i> Walter B. Schoer (MB) <i>TSgt.</i> Slephen E Sevick (RO) <i>SSgt.</i> Clvde W. Carkon (M) <i>TSgt.</i> Joe E Ward (M) <i>SSgt.</i> Miltbrd L. Spears (M)	avionul distrus: întreg echipajul mort.

***I
N
F
E
R
N
D
E
A
S
U
P
R
A
P
L
O***

44 BG	15-24 1)	42-63701	X^ina-Dâmbovița	doborât de inamic	111. Worden Weaver (P) 211. Robert R. Snyder (CO) 211. Waker M. Sorenson (N) 211. Llvod W. Recsejr. (B) <i>TSgt.</i> William J. Schettler (MB) <i>TSgt.</i> Jesse L. Hinely (RO) <i>SSgt.</i> Paul L.. Breedlovejr. (M) <i>SSgt.</i> James A. Brittain (M) <i>Sgt.</i> Frankj. Suponcic (M)	avionul distrus; 1 mort (William J. Schettler). 8 prizonieri.
44 BG	B-24 1)	42-40371	Piatra-Oll	doborât dr inamic	111. Elmer H Reinhart (P) <i>FO.</i> Charles 1.. Stan (CO) 211. Gcrald J. lbtien (N) 111. Richard II. Pendldon (B) <i>T^gt.</i> haiik 1). Gairett (MB) <i>SSgt.</i> Russell 1). Htmiluy (RO) <i>SSgl.</i> Alfred A. Mash (M) <i>SSgt.</i> Robert W. Wolle (M) <i>SSgt.</i> Gorge Van Son (M)	avionul distrus: 1 mort (Charles L. Starr). 8 prizon- ieri.
1 1 BG	B-2 1 1)	12-KH82	Bârcăneșt i-Berreni	doborât de inamic	<i>Gaj/t.</i> Rowland M. Gunlrv (P) 111. Benjamin M. Moss ((X)) <i>FO.</i> Midiei Chorzelski (N) 211. John 1'. Avers (B) <i>TSgt.</i> bdnin C. Lighl (MB) <i>TSgl.</i> Pari E. Goodman (RO) <i>SSgl.</i> Charles 1". Bridges (M) <i>TSgt.</i> Stanley Wilson (M) <i>Sgl.</i> William I. Leisingcr Jr.(M)	ax ionul distrus: 8 morii. 1 prizonier tCharles I. Bridges).

41 BC;	B-24 1)	4 2-4 0375	Cocioc - Ilfov	doborât de inamic	<i>Hj.</i> Thomas E. Scrivner (P) <i>IU.</i> Everctt P. Anderson(CO) <i>IU.</i> Phillip P Phillips (N) <i>2Ij.</i> Robert E. Young (B) <i>TSgt.</i> William E Coli (MB) <i>SSgt.</i> Channing N. Satterheld (RO) <i>Sgt.</i> Marvin R. Mickcv(M) <i>Sgt.</i> Thomas E Schapperl (M) <i>SSgt.</i> Hughj. Malonc (M)	avionul distrus; întreg echipajul mort.
41 BG	B-24 1)	4 1 -24153	Conțești-Buiimanu	doborât de inamic	<i>IU.</i> Hcnry A. Lascojr. (P) 2/Z Joscph E Kill (CO) <i>2U.</i> Hai ry W. Stenborn (N) <i>2U.</i> Dale R. Scriven (B) <i>TSgt.</i> Leonard L. Raspotnik (MB) <i>SSgt.</i> Jospeh B. Spivey Jr. (RO) <i>SSgt.</i> Charles P. Decrevel (M) <i>SSgt.</i> Alberl L. ShaHer (M) <i>Sgt.</i> Thomas M. Wood (M)	avionul distrus; 5 morți. 4 prizonieri (Hcnry A. Lascojr., Joscph E Kill, Charles P. Decrevel, Albert L. Shaffer).
93 BG	B-24 D	42-40781	Chițorani	doborât de inamic	<i>IU.</i> Roy C. Harms (P) <i>2U.</i> Earl E Eeigurson (CO) <i>2U.</i> William H. Harihjr. (N) <i>2U.</i> Alberl W. Slahl (B) <i>TSgt.</i> Jackj. Reed (MB) <i>TSgt.</i> Ralph E. Richardson Jr. (RO) <i>SSgt.</i> Arnold M. Holen (M) <i>SSgt.</i> Winfield V. Long(M) <i>SSgt.</i> Michael Doka (M) <i>TSgt.</i> John Shufritz (M)	avionul distrus; 9 morți, 1 prizonier (Jackj. Reed)

93 BG	B-24 D	*12-10804	Ploieștiiori	doborât de inamic	<i>1U.</i> William E. Median jr. (P) <i>2U.</i> Ralph W. Egle (CO) <i>2U.</i> Pharis E. Weekley (N) <i>2Ij.</i> Cari T. Israel (B) <i>SSgt.</i> Vcrnie E Johnson (MB) <i>TSgt.</i> Anlhony L. Galasso (RO) <i>SSgt.</i> Ernest E Baron (M) <i>SSgt.</i> LaurenceA. Yalesjr. (M) <i>SSgt.</i> LconardJ. Kramp (M) <i>TSgt.</i> George H. Parker (M)	avionul distrus; 9 morii, 1 prizonier (Laurence A. Yalesjr.)
93 BG	B-21	12-10613	Ogrezeni	doborât dc inamic	<i>1U.</i> Milion Tehsrr (P) <i>2U.</i> Wilmer H.C. Basseli (CO) <i>2U.</i> Willard T. Beaumont (O) <i>2U.</i> Sanford A. Reback (N) <i>2I.t.</i> Roburt G. Ward (B) <i>TSgt.</i> Burnard A. Higgins (MB) <i>TSgt.</i> Wallace D Milligan (RO) <i>SSgt.</i> Francis W. Doli (M) <i>SSgt.</i> Robert T. Lockv (M) <i>SSgt.</i> Vanc Tavlör (M) <i>SSgt.</i> Richard R. Munavjr. (M)	axionul distrus; 6 morii, ă prizonieri (Milion Tdtser. Wilmer H.C. Basseli. Willard 1'. Beaumont. Francis W. ÎMI. Roburt 1'. Locky)
93 IU.	B-24 1)	12-196(19	Ploictl lori	doborât dc inamic	<i>11.1.</i> Worlhx A. I.ong (P) <i>2U.</i> John O. Lockari (CO) <i>2I.t.</i> David Lipten (N) <i>21.1.</i> Normați C. Adams (B) <i>TSgt.</i> Mauricc J. Pctcrson (MB) <i>TSgt.</i> Frdcrick E. Fagan (RO) <i>SSgt.</i> Jim M. Crumlev(M) <i>SSgt.</i> MurionJ. Szaras (M) <i>'SSgt.</i> IgnaliusJ. Diccidur (M) <i>SSgt.</i> Lwccsler 1). 1 lavens (M)	axionul distrus; li morti. 1 prizonieri (Worlhx A. Long. John O. Lockari. Nonnan C. Adams. Ignalius [. Dieuiduc)

93 BG	B-2 1 1)	42-10617	Ploiești -Penitenciarul de femei	doborât de inamic	<i>IU.</i> Nicholas Stampolis (P) <i>2U.</i> IvanCanheld (CO) <i>2U.</i> Max E. Dailcy (N) <i>2U.</i> Byron R. Michener (B) <i>TSgt.</i> Elton L. Gomillion (MB) <i>SSgt.</i> Milo G. Nelson (RO) <i>S^t.</i> Glenn I). McCarty (M) <i>Sgt.</i> Ravmond R, Rogers (M) <i>S^t.</i> Gene W. While (M) <i>SSgt.</i> Waker N. Newport (M)	avionul distrus; echipajul mort.
93 BG	H■2^ 1)	J2-W265	Suejnic	doborât de inamic	<i>IU.</i> Hlibert H. Womble (P) <i>2U.</i> Laurence H. Lancashire (CO) <i>2U.</i> Arihur W. Thompson (N) <i>IU.</i> William K. Little (B) <i>TSgt.</i> Mack Fitzgerald (MB) <i>SSgt.</i> Howard O. Ford (RO) <i>SSgt.</i> Jack A. Reed (M) <i>SSgt.</i> Leo Sharp (M) <i>Sgt.</i> J°hn I¹ English (M) <i>Sg.</i> James W. Barker (M)	aterizat (brțat. avionul avariāt; 1 mort (William K. Little. decedat pe 8 august 1943 în spital). 9 prizonieri; bombardierul a (ost reparat și a zburat cu însemne românești.
98 BG	B-24 1)	41-11819	Ploiești	doborât de inamic	<i>IU.</i> Samuel R. Neely (P) <i>2U.</i> Herman H. Henslee (CO) <i>IU.</i> Joel I. Corn (N) <i>2U.</i> Eugene L. Rodgen (B) <i>Sg.</i> Robert P. Schultz (MB) <i>Sg.</i> William W. SchiHmacher Jr. (RO) <i>Sg.</i> Alfred I). Cason (M) <i>Sgl.</i> Earl T. Edelen (M) <i>SSg.</i> Nick A. Allen (M) <i>Sg.</i> Charles P Geers (M)	avionul distrus; 8 morii. 2 prizonieri (William W. Schiffmacher Jr., Nick A. Allen)

93 BG	I-24 D	-12-4099-1	Ploiești – Rafinăria „Col umbia Aquila”	doborât de inamic	LtCol. Addison E. Baker (P) Maj. John L. Jerslad (CO) ILT. George J. Reuter (N) 1 Lt. Alfred W. Pezzella (B) 1 Sgl. Charles E. Benneu (MB) 1 Sgl. John H. Carroll (RO) SSgt. George P Allen (M) SSgl. Edgar C. haitii (M) SSgl. Morlon O. Stadurd Jr (M) SSgt. William O. Wood (M)	avionul distrus; întreg echipajul mori.
93 HG	B-24 I)	42-10612	Plopii	doborât de inamic	1 Lt. Enoch M. Porter Jr. (P) FO. Joc E. Bosuell (CO) 2 Lt. Raymond P. Warner Jr. (N) 1 Lt. Jessc D. Franks Jr. (B) TSgt. Frank C. Fcriel (MB) 1 Lt. Houard L. Dk kson (MB) TSgl. Bernard R. Lucas (RO) SSgl. Earl L. Frost (M) 21.1. John E Minoguc (M) SSgt. Charles A. Recd (M) SSgl. James R. Vest (M)	avionul distrus; 8 morp, 3 prizonieri (Raymond P. Warner Jr., Charles/V Reed. James R. Vest)
98 BG	B-24 1)	4 I-21197	Ploiești – Rafinăria „Astra Română”	doborât de inamic	//7. Ralph V. Hindi (P) 2/7. Charles C. Barbour (CO) 21.t. James (., Tavlör (N) 21.1. Sumlr\ J. Samoski (B) TSgt. Robert E Me.id (MB) TSgl. Paul E Eshelinan (RO) SSgl. Robert E. Colcman (M) SSgt. Dclmar M. Schueigcrl (M) SSgt. Donald G. Wrihl (M) SSgt. Harrv CC Bauglm (M)	avionul distrus; 5 morti, 5 prizonieri (Robert E Mead. Robert E. Colcman. Delmar M. Schueigvrt. Donald CC Wrihl. Harrv (C Bauglm)

98 BG	B-24 1)	-11 -23782	Tresiieni	doborât de inamic	<i>IU.</i> Throdore Hclin (P) !'(). Charles E. Smith (CO) <i>IU.</i> Alben M. Aronson (N) <i>IU.</i> Maynard G. Huhbard(B) <i>TSgt.</i> Artlnir W. White (MB) <i>TSgt.</i> Harry O Opp (RO) <i>SSgt.</i> William M. Zcger (M) <i>SSgt.</i> Ravmond C. Walaczaka (M) <i>SSgt.</i> Peter C. Passalacqua (M) <i>SSgt.</i> Ddbcrt R. Warner (M)	aterizai liniat. avionul avariati; întreg echipajul a fost luat prizonier; bombardierul a fost reparat și a zburat cu însemne românești
98 BG	B-24 1)	42-40313	Ploiești - Rafinăria „Unirea”	doborât de inamic	<i>IU.</i> Lawrcnce E. Murphv (P) <i>2U.</i> Gilberi H Kyer (CO) <i>2U.</i> Joseph T. Rotundo(N) <i>2U.</i> William S. Havens (B) 7'S«C John B. De Laloirejr. (MB) <i>TSgt.</i> William L. Popham (RO) <i>SSgt.</i> Edward J. Amancl (M) <i>SSgt.</i> Harokl N. Vist (M) <i>SSgt.</i> ThomasJ. McGralh (M) <i>TSgt.</i> Donald P Sowers (M)	avionul distrus; 8 mori ti, 2 prizonieri (Harokl N. Yost, ThomasJ. McGralh)
98 BG	B-24 D	42-41007	Ploiești - Rafinăria „Astru Română”	doborât de inamic	<i>IU.</i> Clarence W. Gooden (P) <i>2U.</i> Jeromc D. Savaris (CO) <i>2U.</i> Ralph E Perkinsjr. (N) <i>2U.</i> William H. McNeil (B) <i>SSgt.</i> Michael J. Trick (MB) <i>TSgt.</i> Theodore C. Beaudrv (RO) <i>SSgt.</i> Alexander M. Cochrane (M) <i>SSgt.</i> Roland B. Cox (M) <i>C.țil.</i> Harry G. Deem (M) <i>Sgt.</i> George H. Kaylor (M)	avionul distrus; 8 morii, 2 prizonieri (Jerome D. Savaris, Michael J. Trick)

98 BG	B-24 I)	42-40655	Ploiești - Rafinăria „Astra Română”	doborât de inamic	<i>IU.</i> Laurence Hadcock (P) <i>2I, t.</i> John E. Krali (CO) <i>2U.</i> William. R. DeBusk (N) <i>2U.</i> Petei A. Timpo (B) <i>TSgt.</i> James B. Halt (MB) <i>TSgt.</i> Laurence E. Reizi (RO) <i>SSgt.</i> Robert C. Elliot (M) <i>SSgt.</i> Eugene J. O' Mara (M) <i>SSgt.</i> Kalpli D. Kolb (M) <i>Sgt.</i> Zehwood A. Gravlin (M)	avionul distrus; întreg echipajul mort.
98 BG	B-24 D	41-1188G	Tâtârani	doborât de inamic	<i>IU.</i> Lindley P Hussey (P) <i>2U.</i> Donaki Jenkins (CO) <i>2U.</i> Phillip E. Ndson (N) <i>IU.</i> Alan E Petersen (B) <i>TSgt.</i> LlyodT. Fowler(MB) <i>TSgt.</i> Edmond T. Ttry (RO) <i>SSgt.</i> James E. Turner (M) <i>Sgt.</i> Roy A. Heisner (M) <i>Sgt.</i> Joseph Broun (M) <i>SSgt.</i> Roy E. Carney (M)	avionul distrus; 5 morii. 5 răniți (Lindlev P. Hussey, Edmond T. Terrv, James E. Turner, Roy A. Heisner. Joseph Broun)
98 BG	B-24 1)	12-10102	(xnlâleşli	doborât de inamic	<i>IU.</i> John J Dorcjr. (P) <i>2U.</i> John B. Stallings (CO) <i>IU.</i> Worthington A. Eranks (N) <i>IU.</i> Joseph E. khmerau (B) <i>TSgt.</i> Hank E, Norris (MB) <i>TSgt.</i> Max W. Louer (RO) <i>SSgt.</i> Stanley R. Parker (M) Joseph R. Ios< o (M) <i>SSgt.</i> Rav L. Gleason (M) <i>SSgt.</i> Weslcv L. Jones (M)	avionul distrus: întreg echipajul mort.

98 BG	B-24 1)	HM 0312	Ploiești – Rafinăria „Astra Română”	doborât de inamic	<i>IU.</i> John B. Thomas (P) <i>2U.</i> David M. Lewis (CO) <i>2I.t.</i> Robert 1). Nash (N) <i>2U.</i> George McCandless Jr. (B) <i>TSgt.</i> Elijah I). Johnson (MB) <i>TSgt.</i> Erncsl E. Gough (RO) <i>SSgt.</i> George E. Davies (M) <i>SSgt.</i> William A. Kneisl (M) <i>SSgt.</i> Eldon L. Carter (M) <i>SSgt.</i> Richard G. Salsbury (M)	avionul distrus; 9 morii. 1 prizonier (Robert 1). Nash)
98 BG	B-24 1)	42-40991	Ploiești – Rafinăria „Astra Română”	doborât de inamic	<i>IU.</i> James A. Deeds (P) <i>2U.</i> Clifton C. Fosier (CO) <i>2U.</i> Francis V. Moniemurro (N) <i>2U.</i> Theodore F. Scarborough (B) <i>TSgt.</i> Frank H. Leising (MB) <i>TSgt.</i> James M. Howie (RO) <i>SSgt.</i> Joseph 'I'. Cupina (M) <i>SSgt.</i> John W. Polis (M) <i>SSgt.</i> Adolph Olenik (M) <i>SSgt.</i> Donald A. Pimloli (M)	avionul distrus; 9 morți, 1 prizonier (Clifton C. Fosier)
98 BG	B-24 I)	42-40520	Ploiești – Rafinăria „Astra Română” (zona Bărcănești)	doborât de inamic	<i>IU.</i> Edward T McGuire (P) <i>2U.</i> James H. Marrah (CO) <i>IU.</i> Max H. Schiwetz (N) <i>2U.</i> Russell H. Godde (B) <i>TSgt.</i> Turner Y. Johnson (MB) <i>TSgt.</i> Harry G. Konecny (RO) <i>SSgt.</i> James B. Waltman (M) <i>SSgt.</i> Robert Rans (M) <i>SSgt.</i> Clark S. Fitzpatrick (M) <i>SSgt.</i> Moses E late (M)	avionul distrus; 7 morii, 3 prizonieri (James B. Waltman. Robert Rans. Clark S. Fitzpatrick)

98 BG	B-24 1)	41-24246	Ploiești - Rafinăria „Astra Ro- mână”	doborât de inamic	111. August W. Sulflow (P) 211. Lcroy F. Schlenker (CO) 211. Phillip Miliar (N) 211. Anei B. Shayjr. (B) <i>TSgt.</i> Leonard E. Reger(MB) <i>TSgt.</i> William E. Treichler (RO) <i>SSgt.</i> Norman L. Meyer (M) <i>SSgt.</i> Henry A. Gallas(M) <i>Sgt.</i> J ¹¹ ^ ('• Samson (M) <i>SSgt.</i> VincentL. Politie (M)	avionul distrus; 9 mor(i, 1 prizonier (William E. Treichler)
98 BG	B-24 1)	-11-11776	Berceni	doborât de inamic	111. John J. McGraw (P) 211. Charles Cavii (CO) 211. Robert j. Senil (N) 211. George P Giblyn (B) <i>TSgt.</i> Warren T Townley (MB) <i>TSgt.</i> Albert H. Wihnes (RO) <i>SSgt.</i> James A. Ulley (M) • ¹¹ ^- Julius A. Kish (M) <i>SSgt.</i> John R. Ross (M) <i>SSgt.</i> William P Sheriden (M)	avionul distrus: 8 morii. 2 prizonieri (Charles Cavii. John R. Ross)
98 BG	B-21 1)	11-2 1198	Pădurea Românești	doborât dc inamic	('apt. Wallacc C. Tavlör (P) FO. Paul W. Packcr (CO) 111. Jack K. Wood (N) 111. Robert N.Austin(B) <i>TSgt.</i> Gerald E. Rabb (MB) <i>TSgt.</i> Allrvd E Turgeon (RO) <i>Sgt.</i> Arlhm B. Van Klecck (M) <i>SSgt.</i> Ralph M. Robins (M) <i>SSgt.</i> Louis Kaiser (M) <i>SSgt.</i> Donakl R. Duchcnc (M)	avionul distrus; 9 morti. 1 prizonier (Wallace G. Tavlör)

376 BG	B-24 1)	■11-24294	Tălârani	doborât de inamic	<i>1U.</i> John D. Palm (P) <i>2U.</i> William E Love (CO) <i>2U.</i> William M. Wrihl (N) <i>2U.</i> Robert W. Mendl (B) <i>TSgt.</i> Alexander P Rockinson (MB) <i>TSgt.</i> Harold Block (RO) <i>SSgt.</i> William E. Thompson (M) <i>SSgt.</i> Austin D. Chastain (M) <i>SSgt.</i> Clav E. Snvdtr (M) <i>SSgt.</i> Dai las A. Robertson (M)	avionul distrus; 2 morii. 8 prizonieri (John D. Palm. William E Love. Alexander P. Rockinson. Harold Block, William E. Thompson, Auslin D. Chastain, Clav E. Snyder, Dallas A. Robertson)
38!) BG	B-24 D	4 2-40753	Băncii	doborât de inamic	<i>2U.</i> Llyod H. Hughes (P) <i>2U.</i> Ronald L. Heldrr (CO) <i>2U.</i> Sidney A. Pear (N) <i>2U.</i> John A. McLoughlin (B) <i>TSgt.</i> Joseph E. Mix (MB) <i>TSgt.</i> Louis N. Rase (RO) <i>SSgt.</i> Malcom C. Dalton (M) <i>SSgt.</i> Edmond H. Smith (M) <i>SSgt.</i> Avis K. Wilson (M) <i>SSgt.</i> ThomasA. HolT(M)	avionul distrus; 8 morii. 2 prizonieri (Edmond H. Smith. ThomasA. Hofi)
389 BG	B-24 D	42-40735	Bobolia	doborât de inamic	ILt. Robert W. Horton (P) 2Li. Charles T. Huli (CO) 2Lt. Richard M. Krug (N) 2Lt. Ehvood R. Emerson (B) SSgt. Zerrill J. Steen (MB) Sgt. Jack E. Smith (RO) TSgt. FrankA. Herlevic(M) SSgt. James V. Lambert (M) Sgt. Robert P. Kaufman (M) SSgt. Mack H. Smith (M)	avionul distrus; 9 morți, 1 prizonier (Zerrill J. Steen)

**I
N
F
E
R
N
D
E
A
S
U
P
R
A
P
L
O**

389 BG	B-24 1)	42-40782	Nedelea	doborât de inamic	ILt. Robert J. O'Reilly (P) 2Lt. Ernest L. Poulson (CO) 2Lt. Richard W. Britt(N) 2Lt. Alfred A. Romano (B) TSgt. FrankJ. Kees(MB) TSgl. Clell B. Riffle(RO) SSgt. Troy O. McCravy (M) SSgl. Jack R. Bowker(M) SSgt. Phillip A. Rurak (M) SSgt. Louis C. Medeiros (M)	avionul distrus; 1 mort(Frank J. Kees), 9 prizonieri.
389 BG	B-24 1)	42-40115	Buioiu	doborât de inamic	ILt. Melvin E. Neef(P) Maj. William H. Yeager (O) 2Lt. Carl H. Larson (CO) Capt. Clav V. Ferguson (N) 1 Lt. Charles N. Wallace (B) TSgt. Fred I. Randall (MB) TSgl. JamesJ. Sedlack (RO) SSgl. Earl C. Westcott (M) SSgt. Harold T. Godwin (M) SSgl. ArthurC. Kensit (M) SSgl. Albert A. Bailev (M)	avionul distrus; întreg echipajul luat prizonier.

NOTĂ: (I*) = pilot; (CO) = copilul; (N) = navigator; (B) = bombardier; (O) = observator; (MB) = mecanic de bord; (RO) = radio operator; (M) = in-trahor.

**Anexa
nr. II**

Aeronautica Română		Luftwaffe		United States Army Air Force	
Gradele	Abrevieri	Gradele	Abrevieri	Gradele	Abrevieri
Soldat Fruntaş Caporal Sergeant	Sd. Frt. cpi. Sg.	Flieger Gefreiler Obergefreiter Hauptgefreiter	an < ; , ■ / . Oge/r. H/ilge/r.	Private Private First dass Corporal Sergeant	Pvt. Pfc Cfd. Sglt.
Adjutant stagiar aviator Adjutant aviator Adjutant major aviator Adjutant şef aviator Ofiţer echipaj clasa IU aviator Ofiţer echipaj clasa II aviator Ofiţer echipaj clasa I aviator Sublocotenent aviator	Adj. stag. av. Adj. av. Adj. maj. av. Adj. şef. av. Of. ech. III av. Of. ech. II. av. Of ech. I. av.	I Aderoffizier I'nterfeldu'ebel Feldwebel Oberfeldmebel Hauptfeldwelwi	Vft^ I^ Fw. Obfw. H^w.	Staff Sergeant Technical Sergeant Maşter Sergeant Flight Officer	SSgt. rsgj. MSgt. FO.
Locotenent aviator Capitan aviator Ijxotenent-comandar aviator Capitan- comandor aviator	Slt. av. Ij. av. Cpt. av. Ij. cdor. av. (fit. cdor. av. Cdor. av.	Leutnant Oberleutnant Haiiptmann Major Oberstleutnant Oberst	Lt. Oblt. Hptm. Map Oberstlt. Oberst.	Secând Lieutenant First Lieutenant Caplain Major Lieutenant Colonel Colonel	2Lj. 112. (Mflt. Maj. 12.Col. Col.
General de Escadra aviator General Comandant aviator General Inspector aviator	Gen. Esc. av. Gen. Cdt. av. Gen. fnsp. av.	Generalmajor Generaileutnant General der Flieger Generaloberst GeHeralfeldmarschall	Gen. Maj. Gen. U. Gen. d. Fl. Gen. Oberst. Gen.	brigadier General Major General Lieutenant General General General of the Air	Brig. Gen. Maj. Gen. U Gen Gen. GOAF

**I
N
F
E
R
N
D
E
A
S
U
P
R
A
P
L
O**

PLANUL DE ATAC CONCEPUT DE COLONELUL SMART

Obiectiv	Rafinăria	Nr. de instalații cheie	Ordinea ca importanță	Nr. de avioane alocate ¹	Ordinea în formație	Formația de zbor deasupra obiectivului	Grupul desemnat	Comandantul și liderul de formație
White I	Româno - Americană	6	3	24	1	4 valuri de 6 avioane	370	Col. Compton ILt. Flavelle
White II	Concordia - Vega	6	2	21	2	3 valuri de 0 av. 1 val de 3 av.	93	Li. Col. Baker Maj. Brown
White III	Standard Petrol Unirea Speranța	3	5	12	3	4 valuri de 3 av.	93	lt. Col. Baker Maj. Potts
White IV	Astra Română Unirea - Orion	KI	1	40	1	-I valuri de 10 av.	98	Col. Kane Capi. Young
White V	Columbia - Aquilla	6	7	15	5	5 valuri de 3 av.	4 1	Col. [ohnson Maj. Brandon
Blue	Creditul Minier (Rrazil		(i	18	6	3 valuri de 1j av.	44	Lt. Col. Posev Capi. Dichl
Red	Steaua Română (Câmpina!	7	4	21	7	«S valuri de 3 av.	389	Col. Wood Capi. Călduții

X'O I . V ¹ Planul inițial de atac asupra Ploieștiului a l'ost conceput pornind de la un număr de 151 de avioane disponibile. Ullcrioi au decolat cu surcess 177. Cele 23 de avioane care s-au adăugat celor inițiale au l'ost distribuite astfel pentru cele 7 linte: „White I” (1) . „White 11(1) . „White III” t 0) . „White IV” (6). „White \’„ (2) . „Bine” (2) și „Red” (5) .

Sursa: USAF I listoi tcal Division, Archives Brâncii, VS Air Foire Studx No. 101 (FormcrF Arui\ Air Foire He/erence Histon; Short Fitle AAFRH-3):*

Tlw Ploesti Mission of 1 August 1913, L 40-41

Ținta	Nr. avioane	Nr. de bombe estimate pentru distrugerea obiectivului	Bombe explozive de 1000 livre ¹		Bombe explozive de 500 livre			Total bombe	Bombe incendiare	
			Focos cu explozie întârziată		Focos cu explozie întârziată				Tip enlez	Tip american
			1- 6 ore	1 oră	I- 6 ore	1 oră	45 sec.			
White 1	21	84	24		36		72	132	48 cutii	
White II	21	84		48			54	102	42 cutii	
White III	12	48		24			36	60	24 cutii	
White IV	40	180		120			60	180	80 cutii	
White V	15	80		36			36	72	60 cutii	
Blue	18	72		48			36	<84	36 cutii	
Red	24	100		48		48	-	96		48 încărcaturi
în plus	23-						92	92		92 încărcături
Total	177	648	24	364	36	48	386	818	290 cutii	140 încărcături
Total livre			24 000	364 000	18 000	24 000	193 000		623	
Cantitatea totală de bombe (fără cele incendiare)										

NOTE: ¹ 1 livră = 453.6 grame.

Sursa: USAF Historical Division, Archives Branch, AAFIU 1-3, The Ploesti Mission of 1 August 1943, E 46

REZULTATELE ȘI PIERDERILE SUFERITE DE AVIAȚIA AMERICANĂ ÎN ATACUL DE LA 1 AUGUST 1943 CONFORM RAPORTULUI OPERAȚIONAL AL MISIUNII

Obiectivul alocat pe căruri grup Comandantul	Avioane			Obiectivul ¹		Distrugere (estimată în procente pe pi. pei are obiectiv)	Avioane pierdute				Avioane întoarse din misiune			Ju. inamice distruse (revenue dicate de echipaje)
	Deco-late	Întoars e Jnema-fm	An ajuns la obiec-tiv	Desem-nat	Hambar - dat'		în acțiune	Jl. în Turcia	Alte cauze	Total	La baza de l> e-care	Alte ba u'	A'eari-ate	
While 1 (376) Col. Compion	28	I	2C>	While 1	Gav. (?) au lovit White II	0'7	1	1	1	3	23	1	6	1
White 11 ('.«) Lt. Col. Baker While III (9.1) Lt. Col. Baker	37 12	5	:>' _ '	White 11 White 111	While II (?). White III (?). White IV. White V	15'7 0'i	11	2	0	13	15	A	13	2
While IV(98) Col. Kane	17'	7	39	While IV	While IV	Astra 50'7 Oi ion 30'3	18	1'	2	21	9	10	H	33

White V (44) Col. Johnson	17			White V	White V	mov;								
Hluc (44) Lt. Col. Posey	37	0	37	Blur	Bine	1 00%	7	2	2	11	22	-1	15	13
Red (389) Col. Wood	29	0	29	Red	Red	100%	4	o	0	(i	20	3	10	2
TOTAL	178	13	163			42,57c	41	8	5	54	89	22	58	51

NOTE: ¹ Obiective: „White I” – Rafinăria „Româno-Americană”; „White II” – Rafinăria „Concordia – Vega”; „White III” – Rafinăriile „Standard Petrol” și „Unirea Speranța”; „White I\ „ – „Astra Română” și „Unirea – Orion”; „White V” – Rafinăria „Columbia – Aquilla”; „Bine” – Rafinăria „Creditul Minier” (Brazi); „Red” – Rafinăria „Steaua Română” (Câmpina)

•¹ Nu toate grupurile au bombardat obiectivul desemnat. (?) – în unele cazuri nu se cunoaște numărul exact de bombardiere care au atacat un obiectiv și în ce măsură bombele și-au atins ținta.

¹ Un avion să prăbușit la decolare

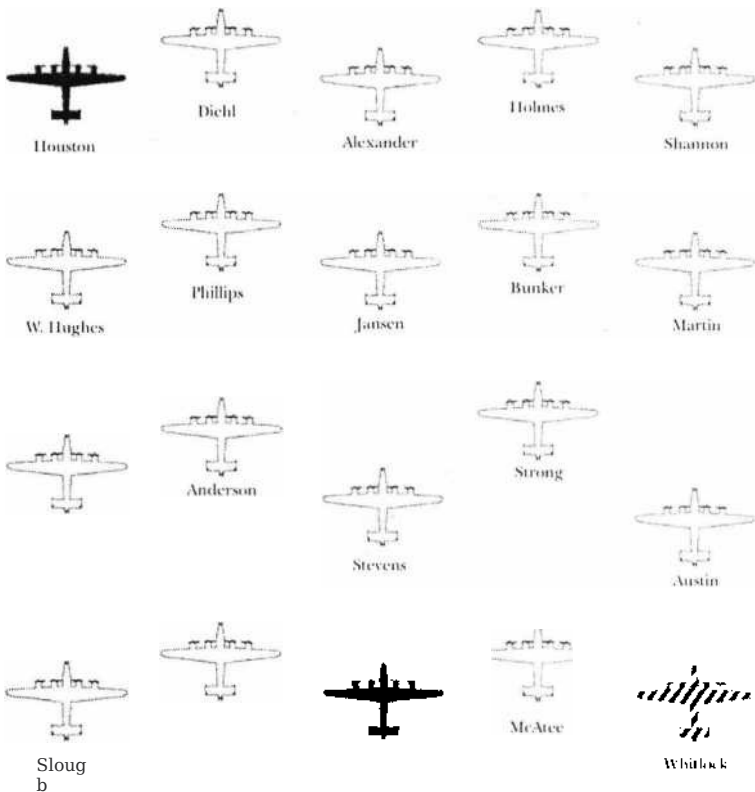
⁴ Avionul s-a prăbușit în mare lângă coastele Turciei.

Sursa: USAF Historical Division, Archives Branch, AAFRH-3: The Ploesli Mission of 1 August 1943, f. 80

Operația „Tidal Wave” Formațiile de atac

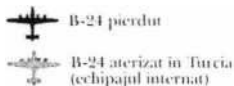
(după Roger A. Freeman, *The Ploesti Raid: Throu^h
the Lent*)

*Formația de atac a Grupului 14 Bombardament
asupra „Țintei albastre”*



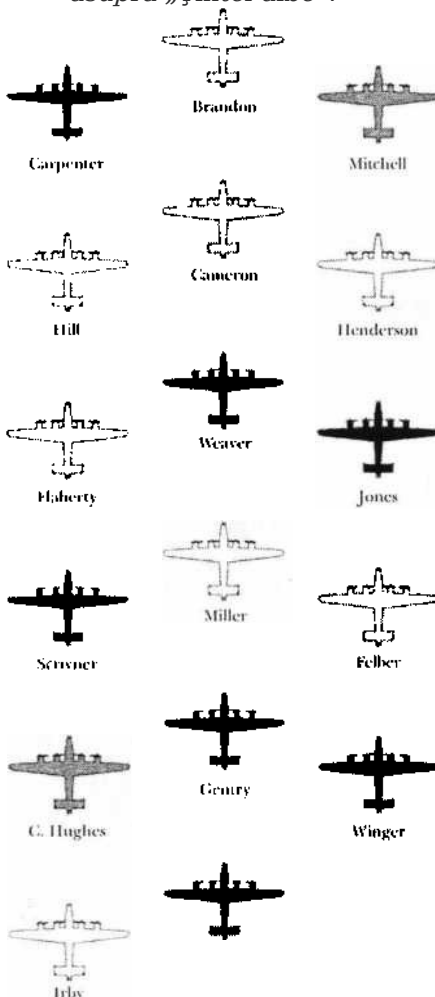
**V. "B-24 revenit la bazele
aliate**

**••după executarea misiunii
••t/f/Ție* B-24 care a
abandonat misiunea
/ținainte de țintă**



INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 383

Formația de atac a Grupului 44
bombardament
asupra „Țintei albe V”



■- - |t 94 revenit la bazele aliate „j^ „' ^ P^mh”

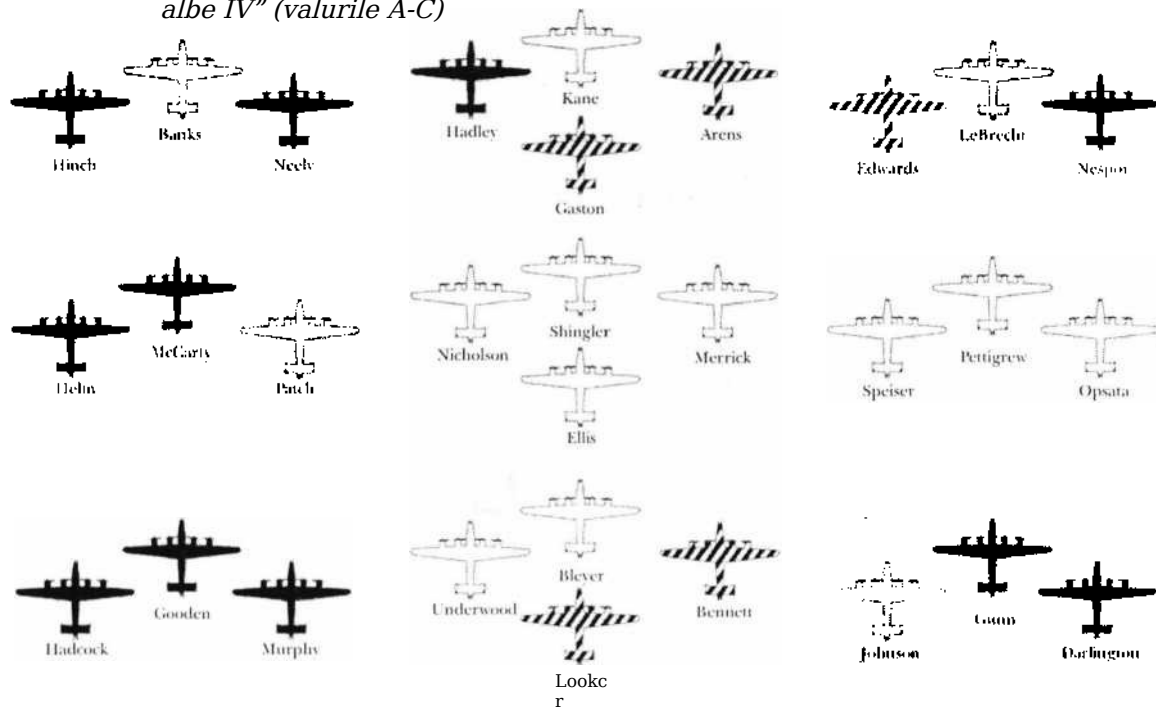
^ «lupă executarea misiunii

'•ti7//y” B-24 care a abandonat misiunea <M&H&» B-24 aterizat
în Turcia

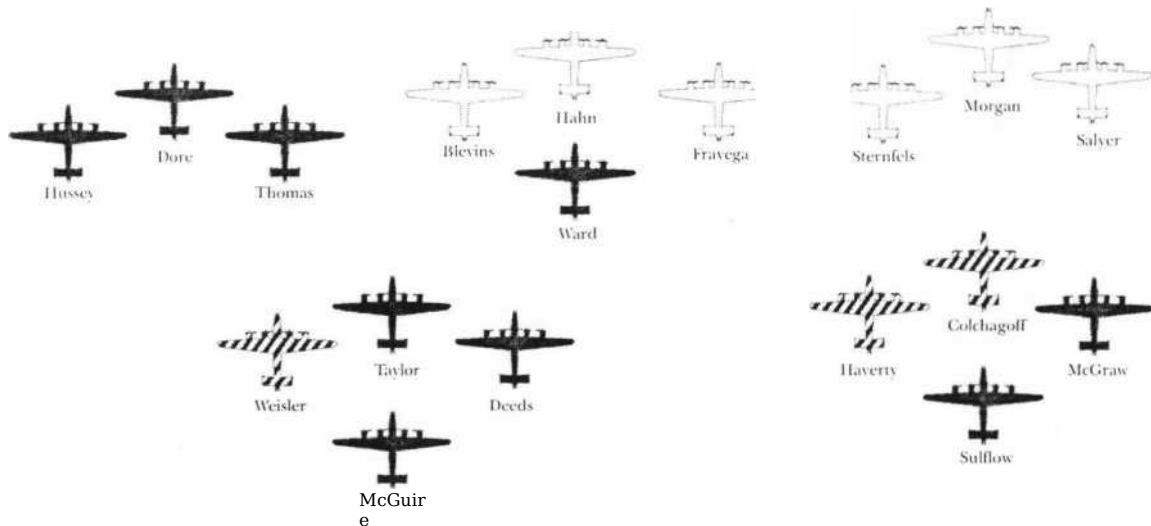
/t> înainte de țintă

4» (echipajul internat)

Formația de atac a Grupului 98 Bombardament asupra „Țintei albe IV” (valurile A-C)



Formația de atac a (trupului 98 Bombardament asupra „Țintei albe IV” (valurile D-E)



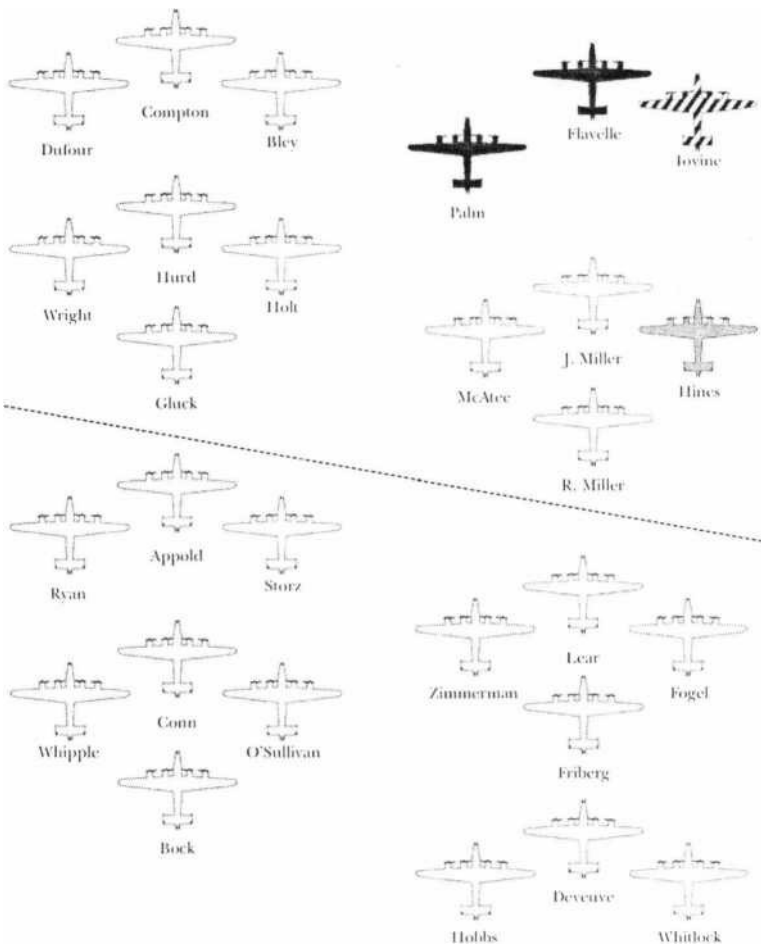
B-24 revenit la bazele aliata după executarea misiunii B-24 care a abandonat misiunea înainte de țintă



B-24 pierdut
«!&- B-24 aterizat în Turcia
4» (echipajul internat)

386 / VALERIU AVRAM, ALEXANDRU ARMĂ

Formația de atac a C-rupului 376
Bombardament
asupra „Țintei albe I” (valurile A și B)



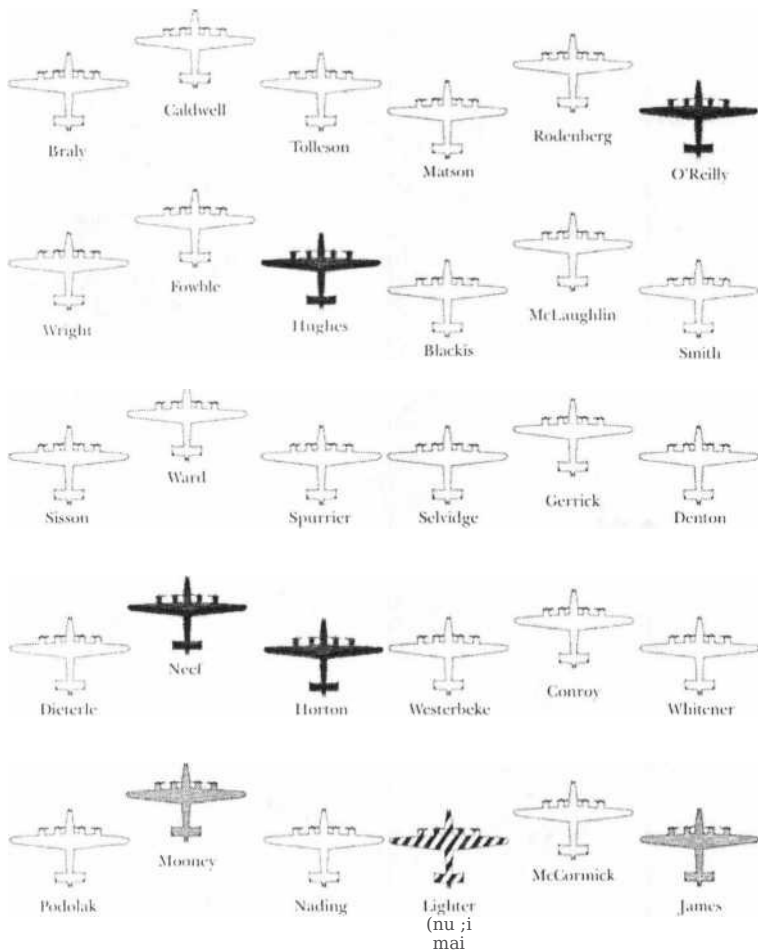
B-24 revenit la bazele
aliatelor
• după executarea misiunii
• „W/Ti” B-2 I care a abandonat
misiunea 4' înainte de țintă

 B-2 I pierdut

W V . • B-24 aterizai în
Tun ia
4» (echinaiul internat)

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 387

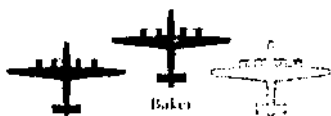
*Formația de atac a Grupului 389
Rombardament
asupra „Țintei roșii” (valurile A-C)*



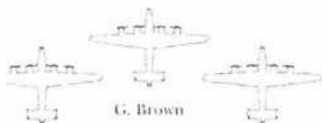
B-24 revenii la bazele aliate după executarea misiunii B-24 care a abandonat misiunea în linie de linia
B-24 aterizat în Turcia (echipajul internat)

388 / I'ALERIU AVRAM, ALEXeINDRU ARMA

Formația de atac n ('•lupului 93 Bomba
rda meni
asupra „ Țintei albe II” (valul II)



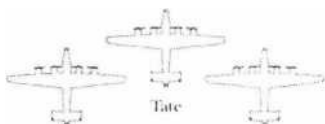
Baker



G. Brown

Hurd

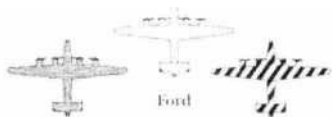
DeMont



Tate

Martin

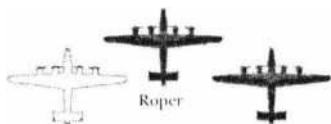
Avendano



Ford

Turner

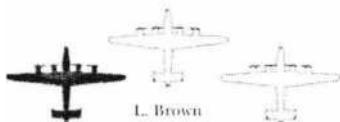
Black



Roper

Longuecker

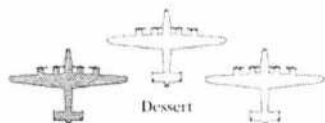
Olliffe



L. Brown

Stampolis

League



Dessert

Wilkinson

Kendall



McFarland

Womble

Getton



B-24 revenit la ha/ele
aliat e după executarea
misiunii B-24 care a
abandonat misiunea

B-24 pierdut

-ilfe» 11-21 ileri/at în
Turcia 4» (echipajul
internat)

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / 389

*Formația de atac a ('■raliului 95
Romhardament
asupra „Țintei albe III” (valul C)*



Telser



Potts



Enuiion
S



Hickman



Roche



Long



Harms



McBride



Merrill



Meyhan



Harvey



Collin
S



Freese

390 / I'ALERIU AVRAM, ALEXeINDRU ARMA

B-24 revenit la bazele
aliat după executarea
misiunii B-24 care .1
abandonat misiunea
înainte de țintă



B-24 pierdut



B-24 aterizat în Turcia
(echipajul internat)

BIBLIOGRAFIE

I. ARHIVE

ARHIVELE NAȚIONALE ISTORICE CENTRALE

Fond: Președinția Consiliului de Miniștri, 1940-1943.

Eoncl: Președinția Consiliului de Miniștri -- Cabinetul Militar, 1943.

Fond: Ministerul Industriei și Comerțului, 1941-1944.

Fond: Inspectoratul General al Jandarmeriei, 1941-1943.

Fond: Inspectoratul General al Jandarmeriei - Teritorial, 1941-1943.

ARHIVELE MILITARE ROMÂNE

Fond: Marele Stal Major, 1942-1944.

Fond: Statul Major al Aerului, 1941-1944.

Fond: Subsecretarul de Stat al Aerului, 1911-1944.

Fond: *Microfilme*: Perioada 1940-1943. Role: P. II.3.1181, EH.3.1183, P.I.1184, P.II.3.1185, P.II.3.1186, P.H.3.1188, P.II.3.1190, P.II.3.520, EH.3.523, EII.3.1461, EH.3.1464, EH.3.1466, EI 1.2584.

ARHIVA STATULUI MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

Fond: CAAT

Fond: Registrul Istoric.

ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE ARGES

Fond: Prelectura județului Argeș, 1943-1944.

**392 / VALERIU AVRIM,
ALEXANDRI ARMĂ**

ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE BRAȘOV

Fonti: Primăria orașului Brașov. 1940-1911.

Fond: Preiei un a județului Brașov. 1943.

ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE BUZĂU

Fond: Primăria orașului Buzău. 1938-1941.

Fonti: Prelectura județului Buzău, 1941-1944.

ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE GIURGIU

Fond: Preiei tura județului Vlașca, 1943-1944.

ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE PRAHOVA

Fonti: Prelevi ura jiul. Pravova, 1943.

Fonti: Primăria orașului Ploiești, 1913-1944.

ARHIVA MUZEULUI MILITAR NAȚIONAL

Fonti: Fololecă

ARHIVA ISTORICĂ A ACADEMIEI ROMĂNE

Fonti: XIII

ARHIVA NAȚIONALĂ DE FILME

Role: Bombardamente în România; Apărarea noastră antiaeriană.

ARHIVE EXTERNE - SUA

US National Archives

Air Force Historical Research Agency (Maxwell AFB, Alabama): USAF Historical Division, Archives Brâncii, *1st Air Force ShuR Xo. 103 (Former Army Air Forces Referente History; Short Title AAFRI-3): The 1st of the Missions of 1 August 1913.*

II. DOCUMENTE PUBLICATE

ANCU, Damian, BREAZU, Florentin, PĂUNESCU, Emil, *Vlăva suh bombe (1911-1911). Documente.* Falit ut a

Tenlanl. Giulgiu. 2090.

AVRAM, Valeriu, *Aviația de asalt. Dor omenie și memorii*, (ouțnil 8, Editura Modclism Internațional Srl, București. 1914.

III. STUDII ȘI ARTICOLE PUBLICATE

ARMA, Alexandru, *Mărturii ale. priumicrior americani (lobarăți la I august 1913 în raidul asupra Ploieștiului*, în „Istorie și Civilizație”, amil IV, nr. 36/ septembrie 2012.

ARMĂ, Alexandru, PAVELESCU, Șerban Liviu, *I august 1913 - Operațiunea „Tidal ll’ave”. 6 5 de ani de la prima mare lovitură aeriană asupra zonei petrolifere românești* în „Document”, an XI, nr. 3 (41)/2008.

AVRAM, Valeriu, *Aspecte privind exploatarea, prelucrarea și comerțul cu petrol în județul Razăm* în „Studii și cercetări de istorie buzoiană”. Buzău, 1973.

AVRAM, Valeriu, *Operațiunea „Tidal Wave”* în „Revista Jandarmeriei”. anul III, nr 15 (40)/1 august 1993.

AVRAM, Valeriu, COSTACHE, Constantin, *Sar în aer Ploieștii?* în „Magazin Istoric”, Serie nouă, nr. 2/1993.

AVRAM, Valeriu, *Primul bombardament aerian american asupra României. Operuțiunea „Uulpro”* m revista „ Top Gun”, nr. 5/2001.

AXWORTHY, Max, *RAI’ deasupra României*, în „Aeronautica”, nr. 5/1993.

BERHECIU, Vasile, *Sistemul de apărare antiaeriană din zona strategică lalea Prahovei în anii 1913-1911*, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istoric Militară”, nr. I, București, l.d.

DAVID, Aurel, PAVELESCU, Șerban, *Organizarea apărării antiaeriene în zona petroliferă l alea Prahovei în perioada 19-12-19 14*, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr. 1, București, l.d.

LATHAM Jr., Ernest L., *AH Thankful: Report* by Neutral Obsmvi’rs of American Prisouers of IVar Held iu*

Romanici, 19/3-191-1, în „Romanian Civilization. A Journal of Romanian and East Central European Studies”, voi. V, nr. 1, Spring 1996.

PAVELESCU, Șerban-Liviu, *Pi'traiu românesc de la intenții la fapte în strategia de război a aliaților. Prima mare lovitură, aeriană asupra zonei petrolifere românești - 1 august 1913* în „Studii de politică de apărare, teorie, doctrină, artă și istorie militară”, Anuar al Institutului de Studii Operative-Strategice și Istoric Militară, Editura „Vasile Cârlova”, București, 1996.

DUȚU, Alexandru, CONSTANTINIU, Florin, *Un episod mai puțin înăscut al celui de-a! doilea război mondial*, în „Revista de Istorie”, tom. 42. nr. 7/9S9.

GHEORGHE, Viorel, *Duel pe cerul României*, în „Dosarele Istoriei”, nr. 7(59)/2001.

PREDĂ, Gavril, *Apărarea antiaeriană româno-germană în zona petroliferă a României* în „70 <le tîni de la intrarea României în Al Doilea Război Mondial. Contribuția Forțelor Aeriene Române în Campania anului 1941. Doctrină, instruire și înzestrare. Personalități. Acțiuni militare. I”, volum editat de Statul Major al Forțelor Aeriene. Școala de aplicație pentru Forțele Aeriene „Antei Vlaicu”, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2012.

ROTARU, Jipa, *Bombardamentul din 1 august 1914* în *Victorie sau înfrângere*, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr. 1, București. I.d.

SEESE, Robert J., *(î)round level air war. The Army Air Corps attach at Ploiești*, în „Air Classics”, voi. XIX, nr. 3, martie 1983.

SEESE, Robert J., *Through the air firestorm in „Great Battles. Military History,”* martie 1989.

TRĂȘCĂ, Ottmar, *Bombardamentele aviației germane asupra României, Aprilie-August 1914. Percepții maghiare și germane*. Institutul de istorie „George Bariț” din Cluj-Napoca, disponibil pe [www.hisioi.ro/Istorie/anuare/20\(2\)/Oito%20-%20Bombardamentele/f20anglo.htm](http://www.hisioi.ro/Istorie/anuare/20(2)/Oito%20-%20Bombardamentele/f20anglo.htm).

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 395**

TUDOR, Vasile, *O escadrilă română la Eeslung Ploiești (19-13)*, în „Fcstung Ploiești”, Ploiești, Editura Primeni o, 2004.

ȚARALUNGA, Ion, *C.heia uimi mister/lin august 1914*, în „Acrona- ulica”, nr. 2/1991.

BUZATU, Gheorghe, *Din istoria secretă a celui de-al doilea război mondial*, Ed. Științificii și Enciclopedică, București, 1988.

BUZATU, Gheorghe, *O istorie a petrolului românesc*, Editura Enciclopedică, București, 1998.

CRĂCIUNOIU, Cristian (coord.), **AVRAM, Valeriu**, **ANTONIU, Dan**, **TUDOR, Vasile**, **ȚARĂLUNGĂ, Ion**, *Operațiunea „Tidal Wave” (Valul nimicitor). 1 August 19-13 - Documente inedite*, Editura Modelism, București, 1993.

CREANGĂ-STOILEȘTI, Gheorghe Florea, *Istoria Apărării Civile*, voi. 1, Ecl. Porto-Franco, Galați, 1993.

DUGAN, James, **STEWART, Carroll**, *Ploesti: The Creat Ground-Air Baltic oj 1 August 1913*, Random Ilouse, New York, 1962.

FREEMAN, Roger A., *The Ploesti Raid: Through the Lens*, London, Ea.

GHERGHINA, Narcis Ionuț, *Istoria bombardamentelor americane asupra fostelor judeșe Argeș și Muscel 1913-194-1*, Editura Carminis, Pitești, 2002.

GRIGORESCU, Ioan, *Rine ați venit în irferu!...*, Editura Nemira, București, 1995.

HILL, Michael, *Black Sunday: Ploesti*, Seinilor Publishing Ltd., Atglen, PA , 1993.

HILLGRUBER, Andreas, *Hitler, Regele Carolp Mareșalul Antonescu*, Editura Uumanilas, București, 1994.

*****Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române**, vol.1, Editura Modelism, București, 1996.

LEE, Arthur Gould, *Crown against Siclde. The Story of King Michael of Roumania*, Hutchinson, London, 1950.

NĂSTASE, Corneliu, **MELINTE, Dan**, **BUJOR, Răzvan**, *Ploesti: low level Strike*, Editura Modelism, Bucul ești, 2007.

PANDEA, Adrian, **ARDELEANU, Efitimie**, *Românii în Crimeea. 1941-1914*, Editura Militară, București, 1995.

PELIN, Mihai, *Raidul escadrei trădate*, Editura Elion,

București, 2005.

PENTELESCU, Aurel, *Aeronautica română pe frontul de est (22 iunie 1941-23 august 1944)*, Editura Universității de Apărare „Carol I”, București, 2006.

PENTELESCU, Aurel, NICOARĂ, Marius-Adrian, *Aeronautica română în anii celui de-al doilea război mondial (22 iunie-12 mai 1945)*, Editura Editgraph, Buzău, 2011.

PORTER, Ivor, *Operațiunea Autonomous în România pe vremea de război*, Editura Umanitas, București, 2008.

PREDA, Eugen, *Miza petrolului în vâltoarea războiului*, București. 1983.

ROBA, Jean-Louis, MOMBEEK, Eric, *La chasse de faur allemaude en Roumanie*, Editura Modelism Internațional SRL., București, 1991.

ROBA, Jean-Louis, CRĂCIUNOIU, Cristian, *La bascule de la Roumanie. 1913-1918*, Editura Modelism, București. 1997.

ROMANO, Mihnea, *România în al doilea război mondial*, Editura Vestala, București, 2010.

SCHULTZ, Duane, *In the Line of Fire. Ploesti, the Most Fateful Million of World War II*, Weslholme Publishing, Yardley, 2007.

STĂNESCU, Eugen, STĂNESCU, Iulia, PREDA, Gavril, *Petrol și bombe la Ploiești*, Editura Imprimex, Ploiești, 1994.

STOUT, Jay A, *Fortăreața Ploiești, Campania pentru distrugerea petrolului lui Hitler*, Editura Meditații, București, 2010.

SWEETMAN, John, *Ploesti OH Strike*, New York. Ballantine Books, 1974.

****The Army Air Forces in World War II*, vol. I-111, Prepared under the editorship of Wesley Frank Craven & James Lea Cole, New Imprim by the Office of Air Force History, Washington, D.C., 1983.

TUDOR, Vasile, *Ei au forțat imposibilul*, Editura Start 2001, București, 1993.

TUDOR, Vasile, *Războiul aerian în România (1911-1918)*, Editura Tiparg, Pitești, 2006.

WALKER, James W., *The Liberandos: A World War II*

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 397**

history of the 376th Bomb Group (II) and its founding units, 376th Heavy Bombardment Group Veterans Association, Inc., 1994.

WEBSTER, Charles, FRANKLAND, Noble, *The Strategic Air Offensive against Germany, 1939-1945*, vol. 1, U.K. Military Series, 1961.

WOLF, Robert Leon, *Long Leve! Mission. The Story of the Ploesti Raids*, Doubleday & Co., Inc., Garden City, New York, 1957.

V. INTERNET

<http://www.elknet.pl/acesiory/siojano\7stojanov.him>

COLIȚĂ FOTO



Colonelul Harry H.
Halverson



Generalul Henry H.
Arnold



Colonelul Jacob E.
Smart



Generalul de
brigadă Uzai
Girard Ent



Colonelul Keith K.
Compton,
comandantul Grupului
376,
Liberandos



Colonelul John R. „Killer”
Kane, comandantul
Grupului
98, *Pyramidiers*



Colonelul Leon W.
Johnson, comandantul
Grupului 44, *The
Flying Eight Balls*



Locotenent-colonelul
Addison E. Baker,
comandantul Grupului 93,
Ted's Travelling Circus

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 399**



Colonelul Jack W. Wood,
comandantul Grupului
389,
The Sky Scorpions
Colonelul Edward „Ted”
Timberlake, cel care a



condus
antrenamentele
echipajelor
americane în deșertul
libian



Generalul Lewis H. Brereton, comandantul Forțelor

400 / ViLERIU AVRAM,

ALEXANDRU ARMĂ

Aeriene Militare

ale Statelor Unite din Orientul Mijlociu



Aviatorii americani din Grupul 44 primesc ultimele
instrucțiuni înainte de plecarea în misiune



Instruirea echipajelor din Grupul 376 de sub comanda
colonelului Keith Compton

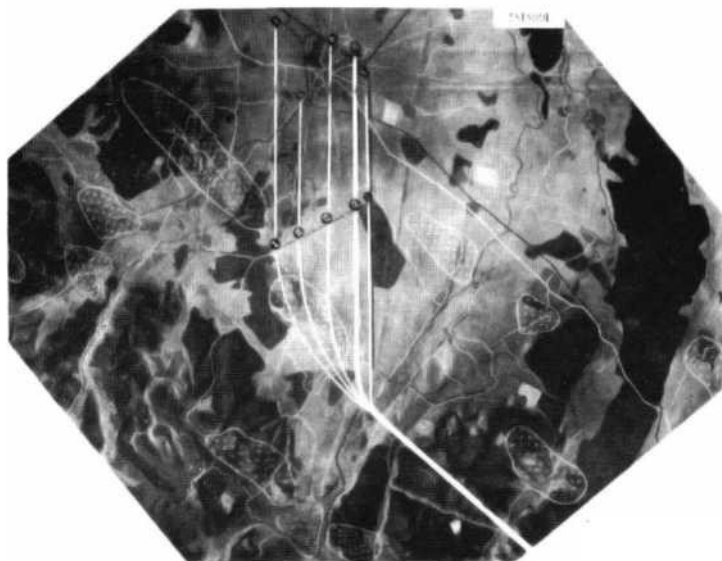


Verificarea motoarelor la un B-24 *Liberator*



Bombă americană de 1 000 de livre

INFERN DEASUPRA
BLAȘTEȘTI III / 402



WHITE TE

Imagine panoramică a Rafinăriei „Astra Română” („White
Target
IV”), desemnată ca ținta prioritară a Grupului 98

404 / VILERIU AVRAM, ALEXANDRU ARMA

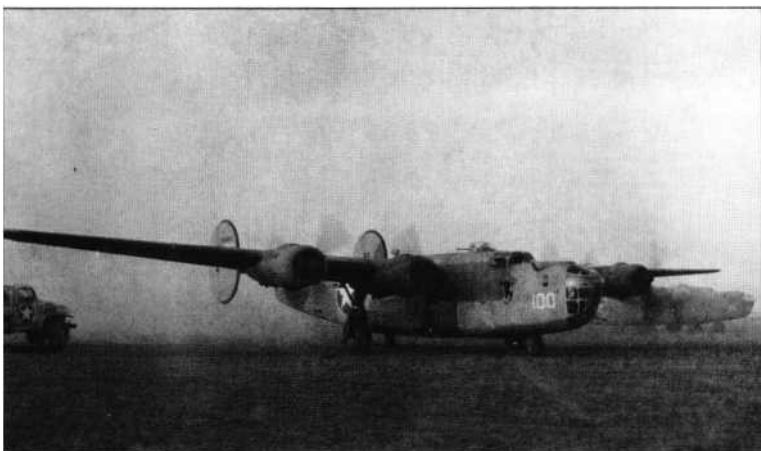


Traseul de zbor al bombardierelor americane din Libia
spre zona
petroliferă Ploiești; cu cifre sunt marcate aerodromurile
pe care au
aterizat avioanele care nu au reușit să ajungă înapoi la
bazele din zona
Benghazi (după Roger A. Freeman, *The Ploesti Raid:
Through the Lens*)

***INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 405***



Macheta Ploieștiului, la scara 1:5000, realizată de RAF în Anglia și transportată în Libia pentru antrenamentul piloților americani



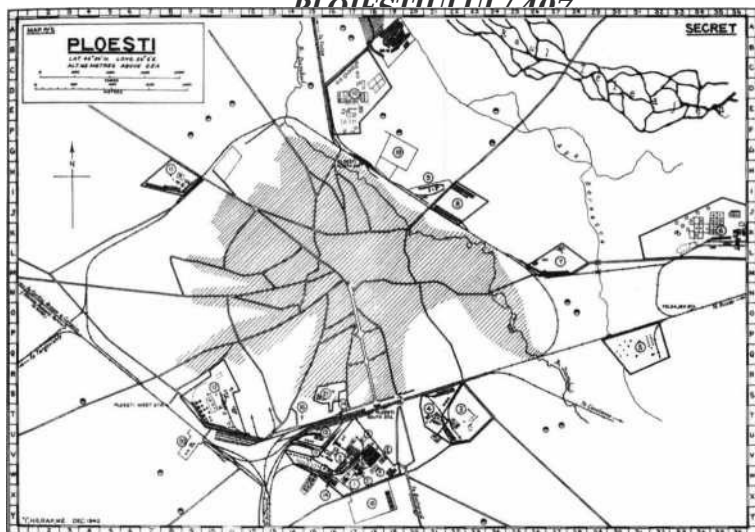
406 / ViLERIU AVRAM,

ALEXANDRU ARMĂ

Nava-amiral a misiunii, *Liberatoi'ul Teggie*

Ann

INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI / A07



Harta Ploieștiului cu dispunerea rafinăriilor



Liberatorul Wongo Wongo la sol; avionul se va prăbuși
în Marea Mediterana, întreg echipajul pierzându-și viața



Avioanele B-24 *Liberator* din Grupul 376 gata de
decolare;

în prim-plan se poate observa bombardierul *Brewster
Wagon*, primul aparat american care avea să fie doborât
la Ploiești



Decolarea lui *Wongo Wongo*



Bombardiere B-24 deasupra mării



Prăbușirea în mare a avionului *Wongo Wongo*



Avioane B-24 din Grupul 389 zburând la joasă înălțime
deasupra României



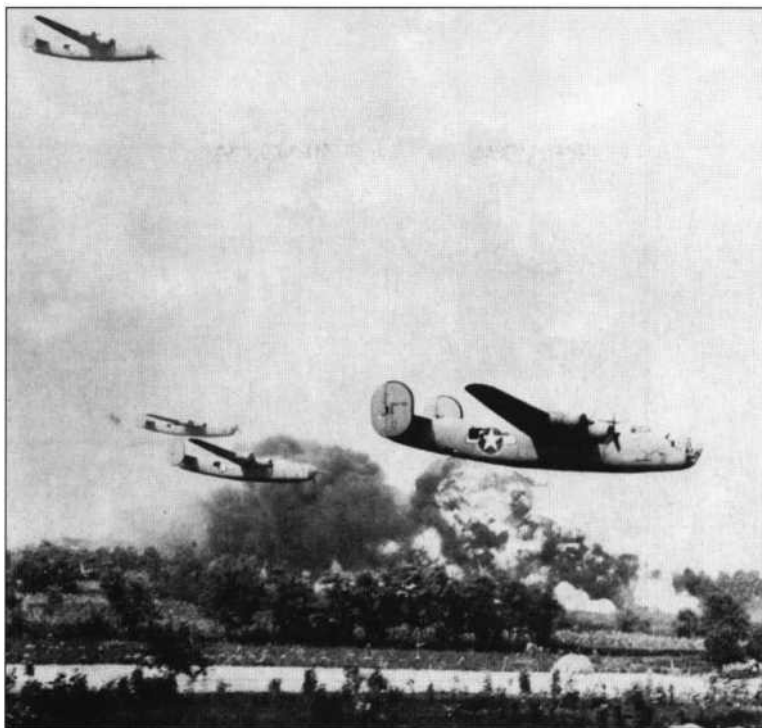
Bombardiere din Grupul 98 îndreptându-se spre obiectiv



INFERN DEASUPRA

PLOIESTIULUI / 413

Avioane B-24 deasupra Ploieștiului fals



Bombardiere B-24 îndepărtându-se de obiectiv; în plan secund, se pot observa exploziile provocate de bombe



Rafinăria „Creditul Minier” din Brazi lovită de bombele

americane

***INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 415***



O fotografie clasică: bombardierul *The Sandman* al
locotenentului
Robert Sternfels ieșind din fumul provocat de exploziile de
la
Rafinăria „Astra Română”



Rafinăria „Astra Română” în flăcări
(imagine surprinsă în timpul atacului de la bordul unui B-
24)



Rafinăria „Steaua Română” în timpul atacului





Tun AA de 20 mm în acțiune



Tunuri AA de 37 mm tip „Rheinmetall” din centura de
apărare a
Ploieștiului





Tunuri AA românești de tip „Rheinmetall”

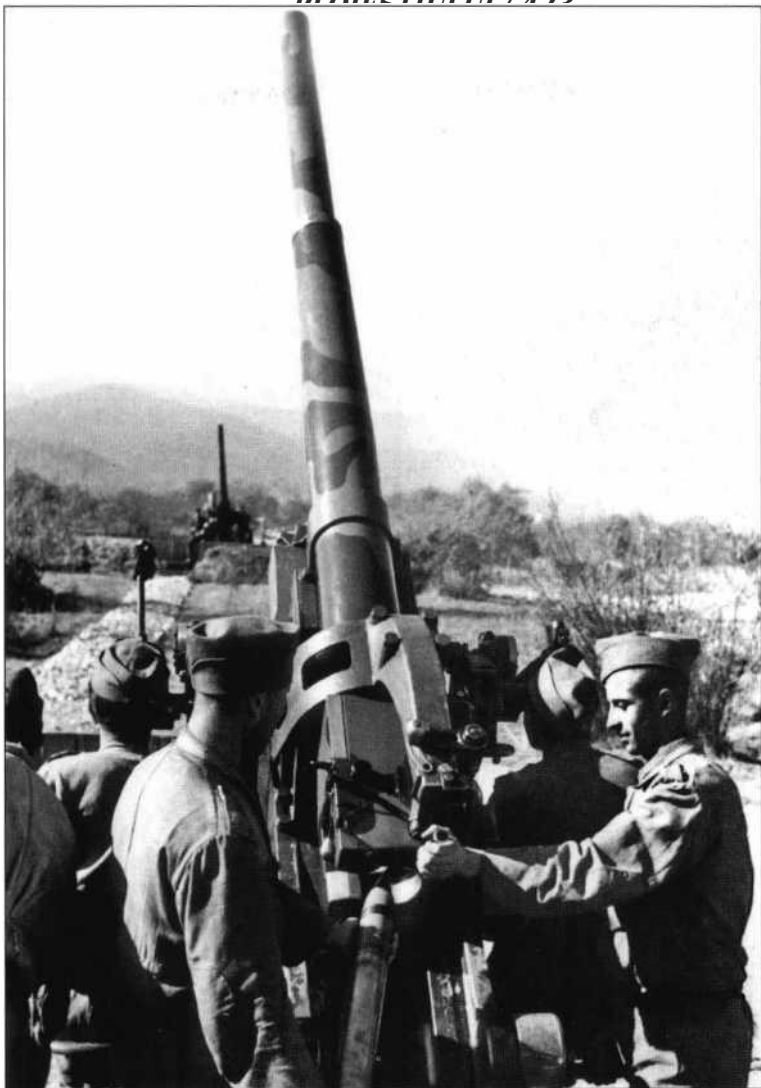




în așteptarea inamicului



Tun AA german de 20 mm tip „Gustloff” instalat în
apropierea unei
rafinării



Militari din Misiunea Aeriană Americană de cercetări tehnico-tactice, de sub comanda colonelului Crowne, inspectând un tun AA de 75 mm tip „Vickers” (septembrie 1944)

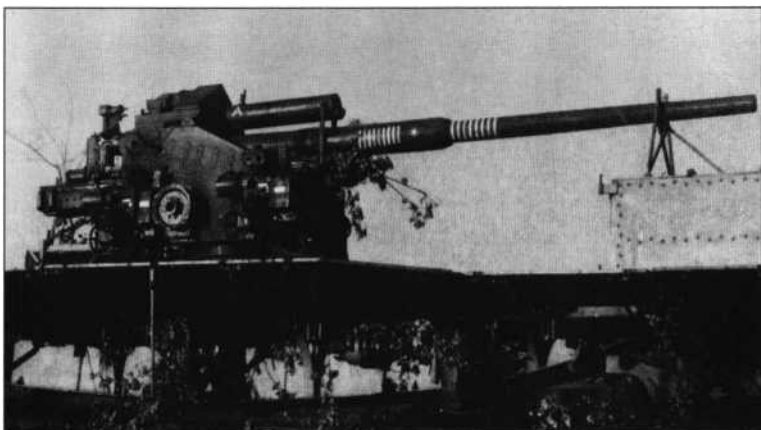


Tun AA de 75 mm





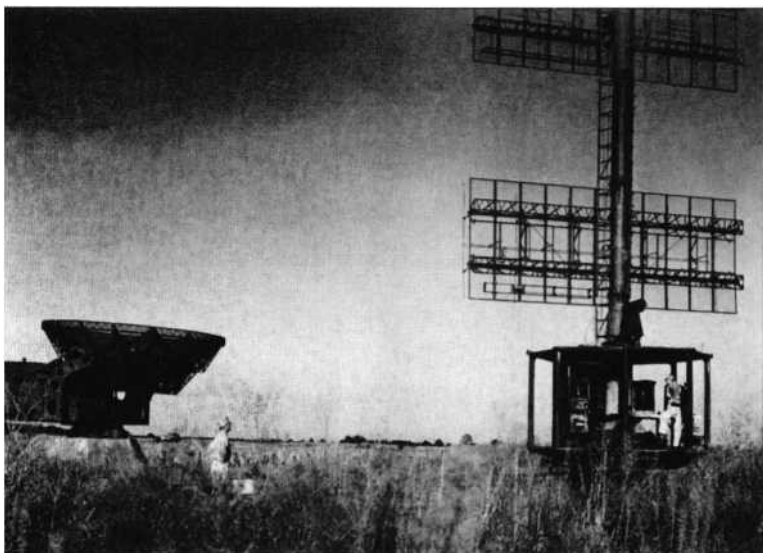
Tunuri AA montate pe platforme de cale ferată din
dispozitivul de apărare a zonei petrolifere



Tun AA de 128 mm montat pe platformă de cale
ferată



Artilerist român la telemetru



Stație de radiolocație



Post de pândă aeriană



Urmărirea inamicului

**428 / VALER/U AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ**



Sublocotenentul av.
Carol Anastasescu



Locotenentul av.
Ioan Bârlădeanu



Adjutantul av. Mitrică
Encioiu



Ofițerul de echipaj clasa a
III-a av. Ioan Maga

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 429**



Adjutantul av.
Nicolae Scully



Căpitanul av. Ghica
Marin, comandantul
Escadrilei 51



Sublocotenentul
av.



Submaistrul cl.
I

**430 / ViLERIU AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ**

Logotheti

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 431**

Un pilot clin
Escadrila 53
Vânătoare
împreună cu un
cățel; pe capota
motorului se poate
observa emblema
escadrilei



Grup de piloți români pe Mizil; primul din
dreapta este adjutantul av. Mitrică Encioiu



Căpitanul av. Toma Lucian, comandantul Escadrilei 53
de la Mizil



INFERN DEASUPRA

PLOIEȘTIULUI/ 433

Ioan Maga (în avion) dând mână cu un camarad

**434 / ViLERIU AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ**



Locotenentul av. Ioan Bârlădeanu în carlinga avionului IAR-80 C nr. 279, cu care a obținut cele două victorii aeriene la 1 august 1943



Epava avionului IAR-80 nr. 222 al sublocotenentului av. Carol Anastasescu, găsită lângă Ploiești



Avioane IAR-80 pe aerodromul de la Târgșor



Alarmă la Pipera; piloții din Grupul 6 Vânătoare se pregătesc de decolare



Piloții români și germani pe aerodromul de la Mizil studiind pe machete metodele de atac asupra bombardierelor americane; în plan secund, se vede avionul „1 alb” al căpitanului Wilhelm Steinmann



***INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 437***

Mareșalul Ion Antonescu în vizită la I./JG 4; în
centru se află
locotenentul Hans-Wilhelm Schopper



Căpitanul Wilhelm
Steinmann,
comandantul Escadrilei
1./JG 4 de la Mizil



Locotenentul Hans-
Wilhelm Schopper,
comandantul Escadrilei
2./JG 4 de la Mizil



Locotenentul Manfred
Spenner, comandantul
Escadrilei 3./JG 4 de la
Mizil



Asul aviației bulgare,
locotenentul Stoyan
Stoyanov, creditat cu
doborârea unui
Liberator la 1 august
1943

INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 439

Epava
bombardierului
Brewery Wagon
doborât la Tătărani





Resturile bombardierului *Sad Sack 2* căzut la marginea
comunei
Butimanu; lângă epavă s-a fotografiat locotenentul av.
Ioan Bârlădeanu (*în mijloc*), cel care a revendicat
doborârea sa



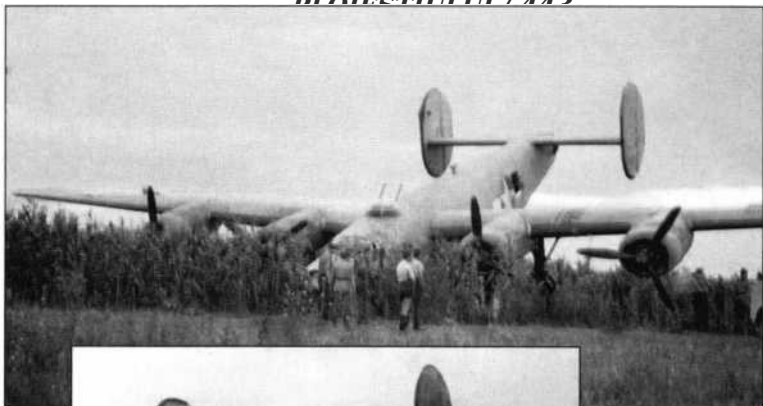
Bucăți din bombardierul *Wing Dinger* găsite la Poienarii
Burchii – Podul Văleni, în curtea unui localnic; fotografia a
aparținut locotenentului av. Ioan Bârlădeanu, care a

442 / ViLERIU AVRAM,

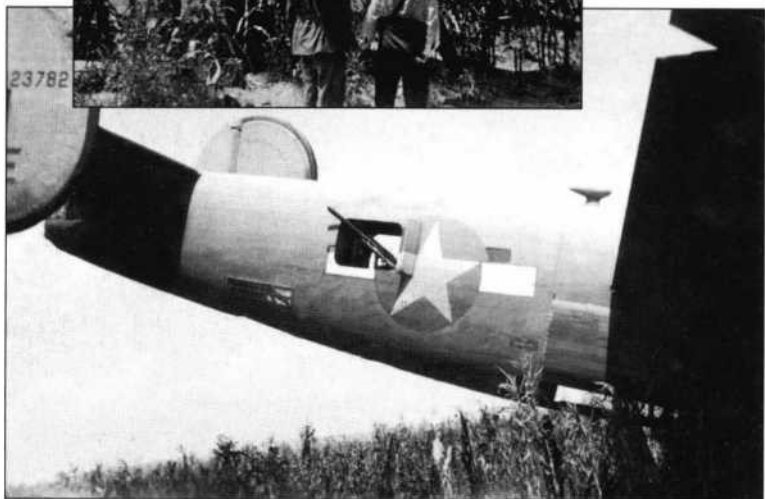
ALEXANDRU ARMĂ

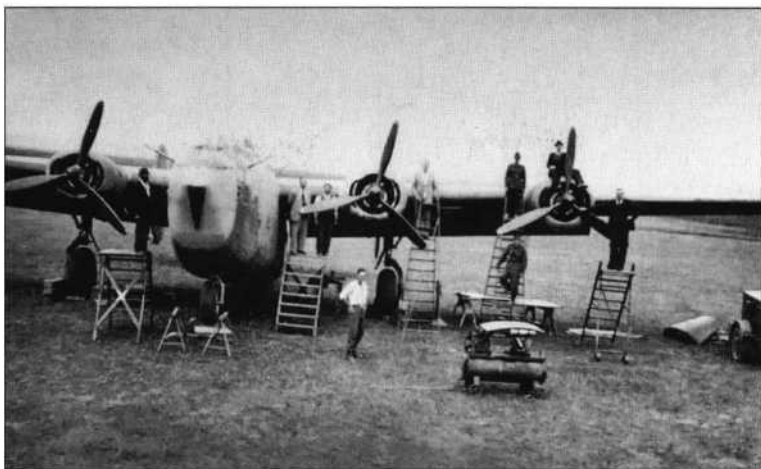
revendicat avionul ca fiind a doua sa victorie personală la
1 august 1943

INFERN DEASUPRA
POIESTIULUI / 412

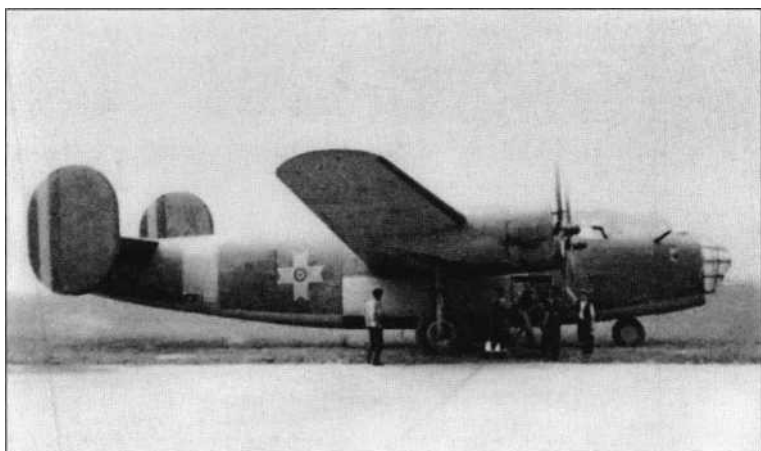


Bombardierul
Boiler Maker II,
aterizat forțat
într-un lan
de porumb la
Trestieni





Repararea bombardierului *Boiler Maker II*, care a fost pus în stare de zbor



Boiler Maker II cu însemne românești, pe aerodromul Ghimbav,

***INFERN DEASUPRA
PLOIESTIULUI / 445***

Brăşov



Grup de aviatori români lângă *Honkey Tonk Gal*; al doilea din dreapta este locotenentul av. Dumitru Baciuc de la Grupul 6 Vânătoare



Epava lui *Honkey Tonk Gal*



**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 447**

Militari români,
pozând lângă
bombardierul
Chatanooga



**448 / ViLERIU AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ**

Choo-Choo, care a
aterizat forțat în
prundișul Prahovei,
la Nedelea



Resturile avionului *Ole Kickapoo* împrăștiate în albia râului Prahova, lângă podul de la Bănești



O bucată din coada bombardierului *Sand-Witch* găsită



în râul Prahova, lângă Bobolia
Coada *Liberatorului*

450 / ViLERIU AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ
Jersey Bounce,
căzut la nord de Ploiești,

lângă
Rafinăria „Vega”



Un militar român ținând în mână o bucată de plexiglas dintr-un B-24



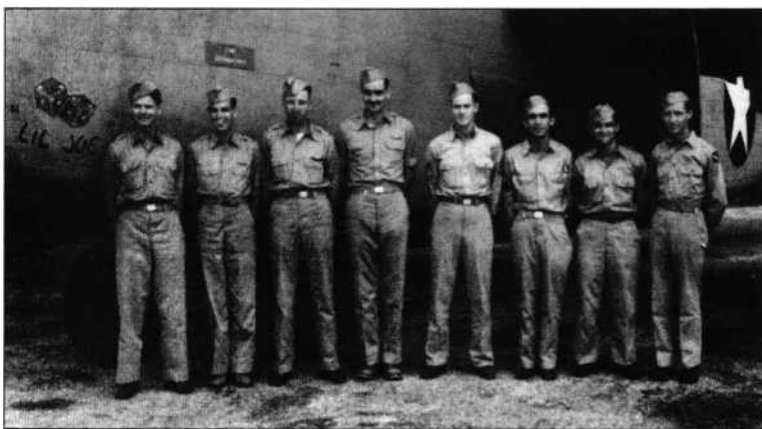
452 / ViLERIU AVRAM,

ALEXANDRU ARMĂ

Epavă avionului *Lilje* căzut la sud-est de Ploiești, lângă
Tătărani



Bombardierul *Lil Joe* înainte de misiune



O parte din echipajul lui *Lil Joe*



*Chatanooga
Choo Choo*



Echipajul lui *Boiler Maker II*; al doilea din dreapta este pilotul Theodore E. Helin

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 455**



Echipajul bombardierului *Kickapoo* (pilot: Robert J. Nespor), care s-a prăbușit imediat după decolare



*Tagal
ong*

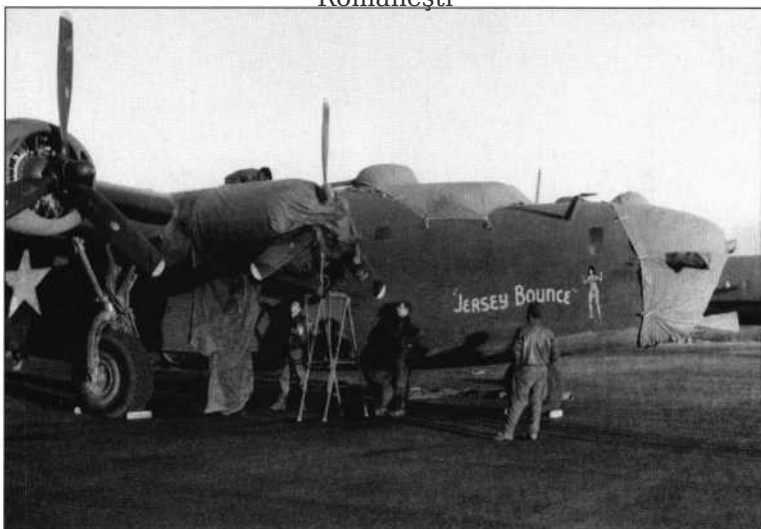


*Old
Baldy*

**456 / ViLERIU AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ**



Echipajul bombardierului *The Vulgar Virgin*-, primul din dreapta este pilotul Wallace C. Taylor, singurul care a supraviețuit după ce avionul a fost doborât lângă pădurea Românești



*Jersey
Bounce*



Forky II, lângă Bărcănești-Berceni



O parte a echipajului de pe *Snow White and the Seven Dwarfs* (pilot: James A. Gunn III); bombardierul s-a prăbușit în

458 / ViLERIU AVRAM,

ALEXANDRU ARMĂ Bulgaria, la
întoarcerea din misiune

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 459**



Echipajul de pe *Honkey Tonk Gal*.
Pe rândul
de jos, al doilea din dreapta, este
pilotul
Hubert H. Womble, cel care a reușit



Locotenentul Roy
C. Harms, pilotul
bombardierului
*Hell's
Angels*, prăbușit
la
Chițorani, pe o



460 / ViLERIU AVRAM,

ALEXANDRU ARMĂ

aterizare forțată lângă Strejnic, salvând
viața a nouă din membrii echipajului

The Sad Sack



Echipajul lui *Ole Kickapoo*; pe rândul de sus (de la stânga la dreapta): Lloyd H. Hughes, Ronald L. Helder, Sidney A. Pear, John A. McLoughlin; pe rândul de jos (de la stânga la dreapta): Joseph E. Mix, Louis N. Kase, Edmond H. Smith, Avis K. Wilson, Malcom C. Dalton și Thomas A. Hoff; dintre ei, numai Smith și Hoff au supraviețuit



Liberatorul Ole Kickapoo surprins în momentul prăbușirii în albia râului Prahova (imaginea a fost luată de

462 / ViLERIU AVRAM,

ALEXANDRU ARMĂ

la bordul lui *Old Blister Butt* de către George Makinjr.)



Echipajul de pe *Lil Abner*



Echipajul de pe *Lady Luck*



Membrii echipajului de pe *Horse Fly*



G.L Gal

**INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 465**



Locotenentul Nicholas
Stampolis, pilotul de pe
Jose Carioca



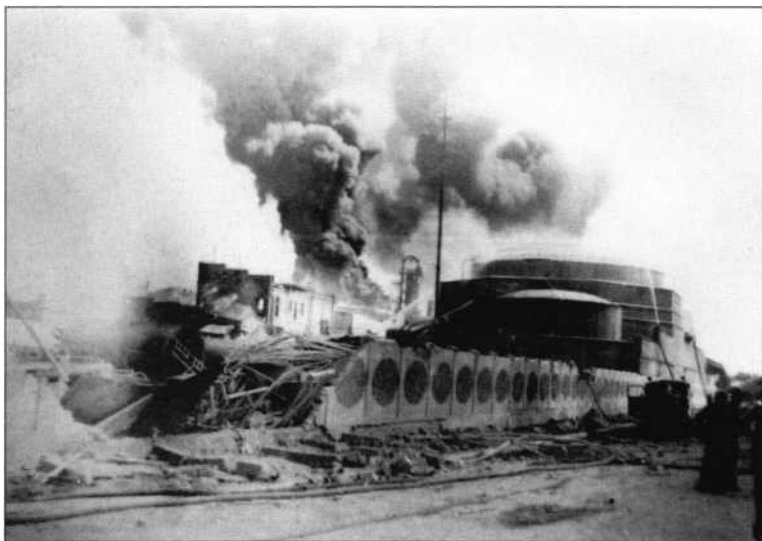
Maiorul John L. Jerstad,
copilotul locotenent-
colonelului Addison Baker
de pe *Hell's Wench*



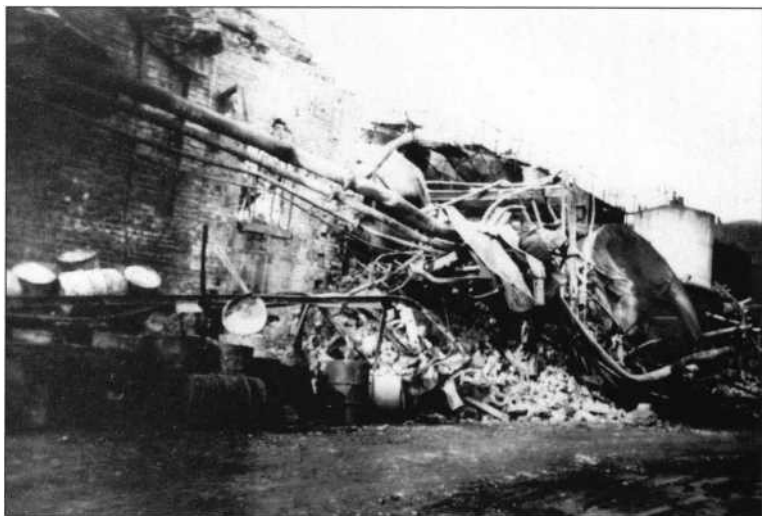
Sublocotenentul Lloyd D.
Hughes, pilotul lui *Ole
Kickapoo*



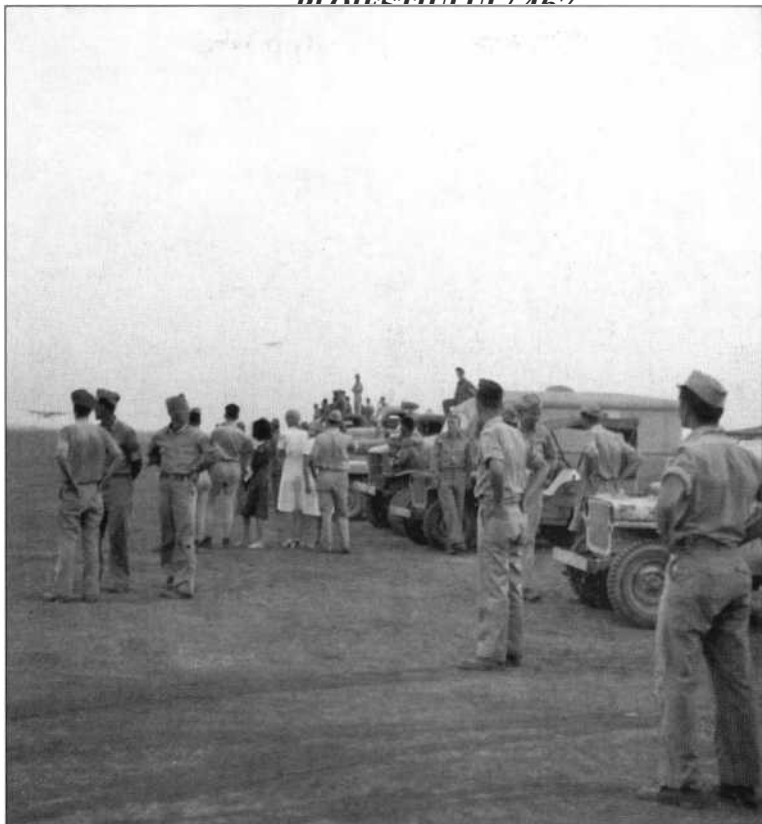
Locotenentul John D.
Palm, pilotul lui
Brewery Wagon



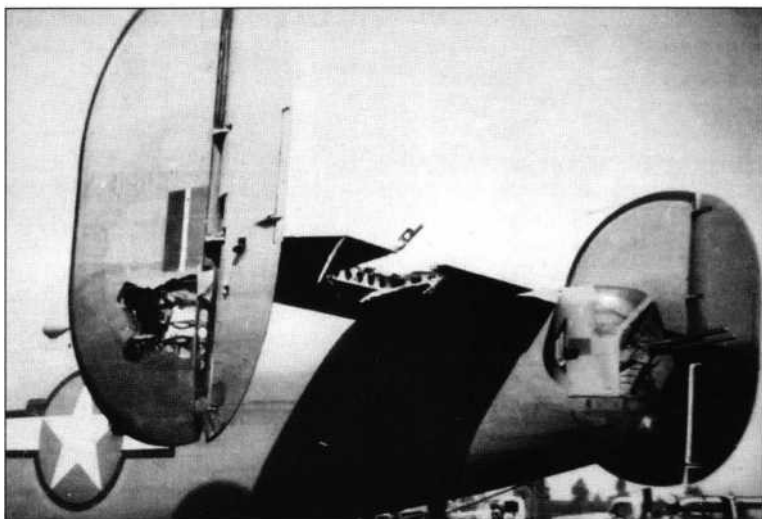
Rafinării arzând la Ploiești, imediat după atac



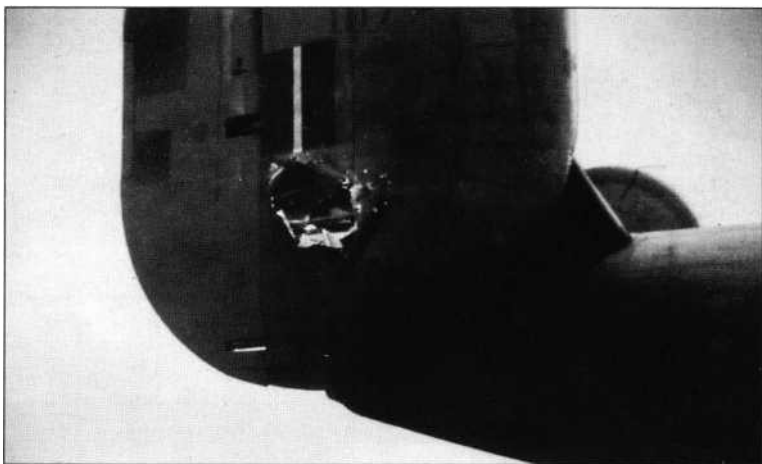
Efectele produse de bombardament la una din rafinării



Așteptarea bombardierelor la Benghazi



Urmele luptelor de la Ploiești



Gaură de proiectil AA în coada unui *Liberator* întors de

la Ploiești

***INFERN DEASUPRA
PLOIEȘTIULUI / 469***



Colonelul Leon Johnson (*în centru*), comandantul Grupului 44, în mijlocul aviatorilor săi, analizând rezultatele raidului



Concluziile după misiune; între participând, colonelul Jack Wood (*la masă, primul din dreapta*) și colonelul Leon Johnson (*la masă, al treilea din dreapta*)

INFERN DEASUPRA PLOESTII / 471



Fotografie aeriană executată de aviația britanică, la 3 august 1943, deasupra grupului de rafinării „Astra Română”, „Orion” și „Lumina”;

pe imagine se pot observa efectele produse de bombardament



Fotografie aeriană executată pe 19 august 1943, deasupra Rafinăriei „Steaua Română” de la Câmpina



Colonelul Leon Johnson decorat de generalul Jacob L. Devers, comandantul Teatrului de Operații din Europa

**INFERN DEASUPRA
PLOIESTIULUI / 473**

Imagini cu aviatori americani capturați la 1 august
1943



**474 / VILERIU AVRAM,
ALEXANDRU ADAMĂ**





Grup de prizonieri stă la masă; cel din dreapta este
căpitanul Wallace C. Favior

Un meci de volei în curtea lagărului de la
Timișul de Jos

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL C-142
AIR INTELLIGENCE CONTACT UNIT HQ., AAF REDISTRIBUTION
STATION NO. 3 Santa Monica, California

24 January 1945

SUBJECT: Ploesti Raid, 1 August 1943
Submitted by: T/Sgt. Jaok B. Bowker, 18097392, Bng. tar, B-24-D, 3
missions
Theater: E.T.O. - England, Africa, Rowaahia 389th B.G., 565th B.
Organization: Sq., 8th AAF June 43 to Dec. 44
Situation Dates:

1. Returnee participated in a low level raid on Roumanian oil fields on 1 August 1943» His group attacked Campina and he has no information regarding groups that attacked Ploesti.

2. He believes the low level method of bombing used on this mission was very successful. His group destroyed its target. However, the success of this particular raid was impaired, in his belief, by the fact that the enemy had advance information. This belief is based upon bits of conversation he overheard while he was a prisoner, and is confirmed in his own mind by the strong desire found around the targets.

3. Although he had received briefing on his rights as a prisoner of war prior to this mission, he believes that all crews should be given an opportunity to read the Geneva Convention, so that they will have a full understanding of these rights. A copy of the Geneva Convention was given to returnee along with the other prisoners in his camp some three or four months after his capture, but until that time he had no basis upon which to assert his rights.

CONFIDENTIAL

Raport despre un prizonier american capturat la 1 august
1943

RSUL

AG. TELEGRAFICE SI TELEFONICE
ST. STB. BUCUREȘTI No. 25-26
REDACTIA: 10, BULEVARDUL DE UNIFICARE, 1947



ADMINISTRATOR DELEGAT
STELIAN POPESCU

Ă M

PE FRONȚUL ROMÂNII

La 12.01.47 s-au mai spus că...
de la începutul războiului...
pe frontul românesc...
s-au mai spus că...
de la începutul războiului...
pe frontul românesc...



La 12.01.47 s-au mai spus că...
de la începutul războiului...
pe frontul românesc...

REZULTATELE ATACULUI AVIAȚIEI AMERICANE

IMPOTRIVA ZONEI PETROLIFERE ROMÂNE COMENTATE LA BERLIN

Pentru informații despre consecințele atacului petrolier

Berlin, 3 (Radio). — După...
atacul aviației americane...
impotriva zonei petrolifere...
române, comentat la Berlin...

ULTIMA C

smintite
germane

OPERATIILE MILITARE DE P

gvernului italian

Comunicatul german

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane

inamice în atacul contra regiunii petrolifere din România

Berlin, 3 (Radio). — După...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

Pe lângă Danubiu s-au...

Marile pierderi suferite de formațiunile de avioane...

PIERDERILE AMERICANILOR TREC PROBABIL DE 80 DE AVIOANE

Berlin, 3 (Radio). — Atacul...
dus în ziua de 1 August de că...
tre avioane americane a fost...
scutit de pierderi americane...

„Vânătorii români s-au luptat admirabil”

Berlin, 3 (Radio). — Sub titlu „Vânătorii români s-au luptat admirabil”, ziarul „Berliner Botsenzeitung” reproduce următorul pasaj din comunicatul la comanda militar german:
Incearcă de a se efectua de bombardierile nord-americane împotriva regiunii petrolifere din România s-a încheiat, după cum a fost cunoscut comunicatul militar, cu distrugerea a 38 de bombardiere cu patru motoare de forță de forțele aeriene germane și române. În aceste lupte s-au distințiat aviatorii români. Vânătorii români au permis, alături de cei germani, împotriva formațiunilor inamice și au contribuit în mod hotărâtor la împrăștierea aparațelor inamice. Immediat după ce au executat un atac concentrat Nord-americani au încercat să-și atingă obiectivele în abururi la mică înălțime, dar au fost întâmpinați de focul distrugător al artileriei anti-aeriene germane și române, care a doborât numeroase bombardiere nord-americane. Pierderile inamice trebuie să fi crescut și mai mult ulterior, dar fiind că multe dintre avioanele agresoare au fost grav avariate, aceste le-a împiedicat desigur să se întoarcă la aerodromurile respective din cauza drumului prea lung peste mare.

Amănunte cu privire la aterizarea avioanelor americane pe teritoriul turcesc

Ankara, 3 (Radio). — Corespondentul agenției „DNB” transmite:
În legătură cu aterizarea forțată a opt avioane de bombardament americane de tipul „Lib-

germane se amorsează...
vorbă de o eroare...
de clar...
Drumul din Siria — de unde...
pere să fi plecat avioanele ame-

peste...
anglo-americane...
ve duce la...

Atunci când...
neces și nord...
desc decât...
dute și pro...
de vânțio...
ar fi fost...
în sader...

Atunci când...
neces și nord...
desc decât...
dute și pro...
de vânțio...
ar fi fost...
în sader...

Berlin, 3 (Radio). — Atacul...
dus în ziua de 1 August de că...
tre avioane americane a fost...
scutit de pierderi americane...

Berlin, 3 (Radio). — Atacul...
dus în ziua de 1 August de că...
tre avioane americane a fost...
scutit de pierderi americane...

Berlin, 3 (Radio). — Atacul...
dus în ziua de 1 August de că...
tre avioane americane a fost...
scutit de pierderi americane...

Berlin, 3 (Radio). — Atacul...
dus în ziua de 1 August de că...
tre avioane americane a fost...
scutit de pierderi americane...

Berlin, 3 (Radio). — Sub titlu „Vânătorii români s-au luptat admirabil”, ziarul „Berliner Botsenzeitung” reproduce următorul pasaj din comunicatul la comanda militar german:
Incearcă de a se efectua de bombardierile nord-americane împotriva regiunii petrolifere din România s-a încheiat, după cum a fost cunoscut comunicatul militar, cu distrugerea a 38 de bombardiere cu patru motoare de forță de forțele aeriene germane și române. În aceste lupte s-au distințiat aviatorii români. Vânătorii români au permis, alături de cei germani, împotriva formațiunilor inamice și au contribuit în mod hotărâtor la împrăștierea aparațelor inamice. Immediat după ce au executat un atac concentrat Nord-americani au încercat să-și atingă obiectivele în abururi la mică înălțime, dar au fost întâmpinați de focul distrugător al artileriei anti-aeriene germane și române, care a doborât numeroase bombardiere nord-americane. Pierderile inamice trebuie să fi crescut și mai mult ulterior, dar fiind că multe dintre avioanele agresoare au fost grav avariate, aceste le-a împiedicat desigur să se întoarcă la aerodromurile respective din cauza drumului prea lung peste mare.

Berlin, 3 (Radio). — Sub titlu „Vânătorii români s-au luptat admirabil”, ziarul „Berliner Botsenzeitung” reproduce următorul pasaj din comunicatul la comanda militar german:
Incearcă de a se efectua de bombardierile nord-americane împotriva regiunii petrolifere din România s-a încheiat, după cum a fost cunoscut comunicatul militar, cu distrugerea a 38 de bombardiere cu patru motoare de forță de forțele aeriene germane și române. În aceste lupte s-au distințiat aviatorii români. Vânătorii români au permis, alături de cei germani, împotriva formațiunilor inamice și au contribuit în mod hotărâtor la împrăștierea aparațelor inamice. Immediat după ce au executat un atac concentrat Nord-americani au încercat să-și atingă obiectivele în abururi la mică înălțime, dar au fost întâmpinați de focul distrugător al artileriei anti-aeriene germane și române, care a doborât numeroase bombardiere nord-americane. Pierderile inamice trebuie să fi crescut și mai mult ulterior, dar fiind că multe dintre avioanele agresoare au fost grav avariate, aceste le-a împiedicat desigur să se întoarcă la aerodromurile respective din cauza drumului prea lung peste mare.

Berlin, 3 (Radio). — Sub titlu „Vânătorii români s-au luptat admirabil”, ziarul „Berliner Botsenzeitung” reproduce următorul pasaj din comunicatul la comanda militar german:
Incearcă de a se efectua de bombardierile nord-americane împotriva regiunii petrolifere din România s-a încheiat, după cum a fost cunoscut comunicatul militar, cu distrugerea a 38 de bombardiere cu patru motoare de forță de forțele aeriene germane și române. În aceste lupte s-au distințiat aviatorii români. Vânătorii români au permis, alături de cei germani, împotriva formațiunilor inamice și au contribuit în mod hotărâtor la împrăștierea aparațelor inamice. Immediat după ce au executat un atac concentrat Nord-americani au încercat să-și atingă obiectivele în abururi la mică înălțime, dar au fost întâmpinați de focul distrugător al artileriei anti-aeriene germane și române, care a doborât numeroase bombardiere nord-americane. Pierderile inamice trebuie să fi crescut și mai mult ulterior, dar fiind că multe dintre avioanele agresoare au fost grav avariate, aceste le-a împiedicat desigur să se întoarcă la aerodromurile respective din cauza drumului prea lung peste mare.

Berlin, 3 (Radio). — Sub titlu „Vânătorii români s-au luptat admirabil”, ziarul „Berliner Botsenzeitung” reproduce următorul pasaj din comunicatul la comanda militar german:
Incearcă de a se efectua de bombardierile nord-americane împotriva regiunii petrolifere din România s-a încheiat, după cum a fost cunoscut comunicatul militar, cu distrugerea a 38 de bombardiere cu patru motoare de forță de forțele aeriene germane și române. În aceste lupte s-au distințiat aviatorii români. Vânătorii români au permis, alături de cei germani, împotriva formațiunilor inamice și au contribuit în mod hotărâtor la împrăștierea aparațelor inamice. Immediat după ce au executat un atac concentrat Nord-americani au încercat să-și atingă obiectivele în abururi la mică înălțime, dar au fost întâmpinați de focul distrugător al artileriei anti-aeriene germane și române, care a doborât numeroase bombardiere nord-americane. Pierderile inamice trebuie să fi crescut și mai mult ulterior, dar fiind că multe dintre avioanele agresoare au fost grav avariate, aceste le-a împiedicat desigur să se întoarcă la aerodromurile respective din cauza drumului prea lung peste mare.

Ankara, 3 (Radio). — Corespondentul agenției „DNB” transmite:
În legătură cu aterizarea forțată a opt avioane de bombardament americane de tipul „Lib-

Ankara, 3 (Radio). — Corespondentul agenției „DNB” transmite:
În legătură cu aterizarea forțată a opt avioane de bombardament americane de tipul „Lib-

Ankara, 3 (Radio). — Corespondentul agenției „DNB” transmite:
În legătură cu aterizarea forțată a opt avioane de bombardament americane de tipul „Lib-

Ankara, 3 (Radio). — Corespondentul agenției „DNB” transmite:
În legătură cu aterizarea forțată a opt avioane de bombardament americane de tipul „Lib-

**478 / VILERIU AVRAM,
ALEXANDRU ARMĂ**

vremii



VALERIU AVRAM (n. 25 septembrie 1941, Buzău), doctor în istorie, specialitatea istoria aviației. A publicat treizeci de cărți și peste 400 de studii și articole, în special cu privire la istoria aeronauticii, în țară și în străinătate (Franța, S.U.A., Ungaria, Republica Moldova). Expert al Ministerului Culturii și Cultelor în domeniul istoriei și al patrimoniului aeronautic, a fost decorat cu ordinele: „Meritul Cultural” și „Virtutea Aeronautică” în gradul de Cavaler.



ALEXANDRU ARMĂ (n. 26 martie 1979, București), licențiat în istorie la Universitatea București (2004; masteratul „România în secolul XX” 2006). A publicat două cărți (una, ediție îngrijită) și peste douăzeci de studii și articole în diverse reviste de specialitate; de asemenea, a colaborat la realizarea mai multor filme documentare având ca subiect războiul aerian desfășurat deasupra României în timpul celui de-al Doilea Război Mondial.

Ideea care ne-a motivat scrierea acestei cărți a fost aceea de a realiza un studiu istoric unitar, care să redea bombardamentul de la 1 august 1943 atât din perspectiva atacatorilor, cât și din cea a apărătorilor (în principal, aviația de vânătoare și artileria AA române și germane), începând de la modul în care a fost inițiată și planificată misiunea și până la soarta prizonierilor americani în România. Pentru atingerea acestui obiectiv, am folosit atât lucrările dedicate până acum acestui subiect și cercetările proprii apărute în publicații de specialitate, cât și foarte multe informații inedite, provenite în special din arhivele românești, precum și din cele străine.

ISBN 978-973-32-0906-5



¹ Trebuie amintii că și în Primul Război Mondial. în noiembrie 1916, s-a dai ordin să lie distruse instalațiile petroliere de la Ploiești, pentru a nu li capturate și exploatate de căite germani. Misiunea a fost încredințată colonelului englez John Northon-Grilliihs care, împreună cu un grup de specialiști, secondați de un detașament al armatei române aliat sub comanda căpitanului av. George Valentin Bibescu. au aruncat în aer puțurile de petrol.

-Horiți Bresloiu, *hn/xicl Iu punilela >5°*, Ed. Junimea, Iași, 1986. p. 95.

¹ Huria Brestoiu, u/x *cit.*, p. 481.

² Vasile Tndor. „O escadrilă română la Eestnng Ploiești (1943)”, în *Fcstui/g Ploiești*, Editura Printcnro, Ploiești, 2004, p. 49.

¹ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuate se va cita A.N.I.C.), Potul Inspectoratul General al Jandarmeriei - 'teritorial (se va cita I.G.J.-T.î, dosat 37/1944, I. 40.

¹ A.M. R” fond M 18, dosar 2024, I. 92-9.').

-Vioi el Gheorghe, <>J/>. iii., p. 39.

¹ în continuare, se va cita: 1 .G. |.

¹ Ioan Grigorescu, *Rine aii venit hi nifem!...*, Ecl. Nemira, Buc urești, 1995, p. 70.

² Philip Ardery, *op. cil.*, p. 101.

¹ Ioan Grigorescu, *oj>. fit.*, p. 273.

¹ Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 123.

¹ *ibidem*.

¹ Philip Ardeiy, *op. cit.*, p. 103-104.

¹ *Ibidem*, p. 108.

- Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 10.

- Comandor dr. Jipa Rotarii, <>].
cit., p. 141.

'A.M.R., fond 1376, dosar 6, f 862.

¹ Maior Aurel David, Șerban Păselescu, *op. cit.*, p. 147.

⁵ A.N.1.C., fond I'.C.M.-Cab. Mii., dosar 393/1943, I. 14.

1, I. 38.

Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 96.

vi|'u|-'nudNV'X'-.nv 'WVAVMÎnrivA
/ zsz

¹ *Ibidem*.

¹ *Ibidem*. c. 706.

¹ Duane Schultz, *Inlo the Fire. Ploesli, the Most Fatepd Mission of World War II*, West hol mc l'ublishing, Yartilev, 2007, p. 237.

- Krncst 1.. l.alham Jr., *op. cit.*, p. 20-21.

A.X.I.C., fond P.C.M., dosar 1 149/1913, 1. 31.

└ 'iw|' .rdaxvx^nv 'WVHAVM>I?FIVA /
99?

- Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 120.

¹ Robert 1.. Wolf, *Low Lmel Mission. The Stmy of the Ploesli Raids*, Dotibleday & Co., Inc., Garclcn City, New York, 1957, p. 91.

¹ *Ibidem*, p. 309-314.

-*The Air in War: Air Forces in World War II*, vol. 111, p. 354.

¹ Traducerea ducă în limba română „Nolcs ol Romania”. găsiți asupra unui acționar american caic a participat la bombardamentul aerian executat asupra regiunii pârâului românesc în ziua de 1 august 1913.

IV. MEMORII ȘI LUCRĂRI CONTEMPORANE

ANTONIU, Dan, CICOȘ, George, *Vânătorul IAR-80. Istoria muștrilor / eroii necunoscuți*, Editura Modelism, București, 2000.

ARDERY, Philip, *Bomber pilot. A memoir of World War II*, Univcrsilv Press ol Kentucky, Lexington, 1978.

ARMĂ, Alexandru, TURTURICĂ, Sorin, *Misiuni de sacrificiu. (o u- pul I Vânătoare în apărarea teritoriului național (iipriliemiile 1911)*, Editura Militară, București, 2011.

AVRAM, Valcriu, *Istoria aviației militare române 1910- 2010*, Editor., Scrib, București, 2010.

AVRAM, Valcriu, NICOARA, Marius-Adrian, *liizăul și . ler<mautica română*, Editura Editgraph, Buzău, 2012.

BRESTOIU, Horia, *Impact la paralela 15*, Editura Junimea, Iași. 1980.

VI. ALTE SURSE

(Filme documentare): *Kuights of the Skis: Air War Over Romania*. regizor Nicholas Dimănescu, Kogainon Films, 2010.